

Kindheitsträume

Podz-Glidz 105 — Benjamin Hörburger

Published	2023-03-31
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/kindheitstraeume-benjamin-hoerburger-podz-glidz-105
Duration	01:56:20
Speakers	Benjamin Hörburger, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0105-kindheitstraeume-benjamin-hoerburger.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	37 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	29
Show notes	29
Transcript	29
Français	53
Show notes	53
Transcript	53

Deutsch

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

Show notes

Benjamin Hörburger ist schon mit sechs Jahren erstmals solo mit dem Gleitschirm geflogen. Heute ist er einer der erfahrensten Testpiloten.

Es gibt Menschen, die erzählen ihre Geschichten so wie ein ungezähmter Fluss die Natur durchquert: in Mäandern. Wer sich darauf treiben lässt, weiß nie so ganz, was ihn hinter der nächsten Biegung erwartet. Aber irgendwie eröffnen sich immer wieder neue Blicke auf und Einsichten über das pralle Leben.

So geht es einem, wenn man Benjamin Hörburger zuhören darf. Der 36-jährige Allgäuer hat schon im Mutterbauch Flüge absolviert, ging mit fünf Jahren erstmals solo in die Luft, qualifizierte sich mit 14 für die Deutsche Liga und arbeitet seit seinem 18. Lebensjahr als mittlerweile nicht nur sprichwörtlich mit allen Wassern gewaschener Testpilot, derzeit für die Marke Phi.

Wer die Flugbegeisterung schon mit der Muttermilch aufgesogen hat und ein echtes Kind der Szene ist, hat viel zu erzählen. Dieser Podcast, obwohl fast zwei Stunden lang, ist da gewissermaßen nur die Spitze des Eisbergs. Aber eine sehr unterhaltsame.

Wir sprechen vor allem über Bennis Kindheitserlebnisse in einer Flugschule und seine Arbeit als Testpilot. Von diesem roten Faden des Erzählflusses aus mäandert Benni immer wieder in interessante thematische Seitentäler.

Dazu gehören Rückblicke in die Goldene Ära des ersten Gleitschirmbooms bis hin zur aktuellen Frage: Wie sicher sind eigentlich EN-C Zweieleiner?

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:

Track: Timeless | Künstler: Slenderbeats

No Copyright Audio Library

Download: <https://hypeddit.com/2egnrh>

Links:

- Facebook: <https://www.facebook.com/PHIDeutschland>
 - Instagram: https://www.instagram.com/benni_on_bord/
 - Amboss Airsports: <https://amboss-airsports.com/>
 - Fliegerlebenslauf: <https://amboss-airsports.com/2021/04/bennis-flieger-lebenslauf/>
 - Westallgäuer Gleitschirmschule: <https://www.ich-will-fliegen.de/>
 - Phi: <https://www.phi-air.com/>
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/03/podz-glitz-105-kindheitstraume.html>

Transcript

[00:00:09] **Benjamin Hörburger:** Zum Rückwärtsstarten, Üben und Lernen war das halt die Basic. Erstmal nur die A in die Hand nehmen und nur die B. Und das über Jahre habe ich das machen dürfen. Müssen. Weil die Arme zu kurz waren. So eine Scheiße. Ich bin immer nur an den hinteren Dreigurten geflogen. Also daher, wenn jetzt jemand kommt, hey, wie geil, er fliegt da an den hinteren Dreigurt und twistet sich. Ja, fuck. Das war mein scheiß Job, sonst hätte ich nicht fliegen dürfen, oder? Das ging gar nicht anders. Ja, genau. Das haben wir in 6 Jahren schon gemacht.

[00:00:55] Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:59] **Lucian Haas:** Heute mit Benjamin Hörburger. Und ich bin Lucian Haas. Es

[00:01:08] gibt Menschen, die erzählen ihre Geschichten so, wie ein ungezähmter Fluss die Natur durchquert. In Meandern. Wer sich darauf treiben lässt, weiß nie so ganz, was ihn hinter der nächsten Biegung erwartet. Aber irgendwie eröffnen sich immer wieder neue Blicke auf und Einsichten über das pralle Leben. So geht es einem, wenn man Benjamin Hörburger zuhören darf. Der 36-jährige Allgäuer hat schon im Mutterbauch Flüge absolviert, ging mit 5 Jahren erstmals Solo in die Luft, qualifizierte sich mit 14 für die Deutsche Liga und arbeitet seit seinem 18. Lebensjahr als mittlerweile nicht nur sprichwörtlich mit allen Wassern gewaschener Testpilot, derzeit für die Marke Vieh. Wer die Flugbegeisterung schon mit der Muttermilch aufgesogen hat und ein echtes Kind des Zinses, der die Szene ist, hat viel zu erzählen.

[00:01:59] Dieser Podcast, obwohl fast 2 Stunden lang, ist da gewissermaßen nur die Spitze des Eisbergs. Aber eine sehr unterhaltsame. Wir sprechen vor allem über Bennys Kindheitserlebnis in einer Flugschule und seine Arbeit als Testpilot. Von diesem roten Faden des Erzählflusses aus meandert Benni immer wieder in interessante thematische Seitentäler. Dazu gehören Rückblicke in die goldene Ära des ersten Gleitschirmbooms, bis hin zur aktuellen Frage, wie sicher sind eigentlich ENC-Zweileiner? Wenn dir Podz-Glitz gefällt, dann unterstütze meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Gleitschirm-Blogs Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:49] Benni, wie ist es, als Kind eines Fluglehrers aufzuwachsen?

[00:02:54] **Benjamin Hörburger:** Auf alle Fälle welten besser wie als Kind von einem Schullehrer von einem normalen. Das heißt, man hat auf alle Fälle bessere Connections zu Sachen, die einen mehr antreiben, sich mit gewissen Sachen auseinanderzusetzen.

[00:03:11] **Lucian Haas:** Also super! Das heißt, du hast dich als Kind auch schon immer mit dem Fliegen auseinandergesetzt?

[00:03:17] **Benjamin Hörburger:** Ja, ich habe unter anderem auch Klassenkameraden gehabt, wo der Vater Direktor war vom Gymnasium und auch Lehrer war. Und ich kann mich nicht erinnern, dass wir jemals bei ihm zu Hause waren, sondern wir waren eigentlich meistens bei mir zu Hause. Weil, wie soll ich sagen, das Sortiment der Gleitschirme, die dort im Regal liegen, wo man dann da heimlich, man muss ja sagen, ich bin ganz ländlich aufgewachsen. Ein super Aussiedlerhof ist das eigentlich. Also wir haben bis zum nächsten Nachbar irgendwie 600 Meter oder sowas. Und dann der übernächste Nachbar. Da war es schon über einen Kilometer weg. Da haben wir richtig viele Möglichkeiten gehabt zum Blödsinn machen.

[00:04:03] Und da war eben zum Beispiel unter anderem eben mal, ich sag mal, die Lehrerkinder lieber von den normalen Schullehrern lieber bei mir, wie wir bei denen.

[00:04:13] **Lucian Haas:** Also daher war das schon cool. Warst du dann gewissermaßen mit diesem Elternhaus und eben der Flugschule und sonst was, warst du sowas ein bisschen wie der Star auch in der Klasse deswegen?

[00:04:25] Ähm, puh, hm. Oh,

[00:04:28] **Benjamin Hörburger:** keine Ahnung. Also, boah, das ist schon mal schwierig zu sagen, ob man selber, ob man jetzt einen hohen Beliebtheitsgrad hat oder nicht. Also ich glaube, das hat sich ziemlich in Grenzen gehalten. Ich habe eigentlich, war nie der Typ, wo groß engeren Kontakt zugelassen hat. Also ich habe nur, obwohl ich sehr kommunikativ bin, bin ich eher der, wo sehr gezielt sich das Publikum bis heute nur aussucht um sich herum, sein

Umfeld und liebt das kleine Umfeld. Das heißt, ich habe einen Schulfreund, den habe ich seit der sechsten, fünften, ne, fünfte, sechste Klasse oder sowas. Und mittlerweile ist das mein Trauzeuge und eben, also das ist schon quasi mein bester Freund. Und interessanterweise findet der den Flugsport super und war mit mir auch schon viel unterwegs.

[00:05:16] Aber der hat jetzt ja nie fliegen angefangen, sondern der fliegt immer heimlich dann schwarz quasi im Ausland mit mir irgendwo. Und ich will ja da niemanden anstiften. Aber ich sage mal, von meinem sechsten Lebensjahr ab bis zu meinem vierzehnten Lebensjahr war er ja auch illegal unterwegs. Aber es gab schon die Momente, mir waren immer in den Sommerferien weg, dass wir zurück zu der Frage kommen, die Antwort mal bringen. Das war immer so, dass mir in den Sommerferien weg waren. Meine Eltern waren ja auf Tour und in den Herbstferien war ich nicht daheim. Ich war in den Weihnachtsferien nur eine Woche daheim. Die andere Woche war ich auf La Palma. Dann in den Oster-, was waren das dann? Die Faschingsferien war ich auch nicht daheim. Dann war ich auf Lanzarote. Also ich habe dieses, was die anderen dann quasi in den Ferien sich treffen in ihrer Spielstraße oder und da sich zusammentun in der Hütte, das habe ich nie gehabt.

[00:06:04] Also diese Kindheitsart habe ich nicht gehabt. Habe ja auch parallel zu der Kindheitszeit massiv viel gerne Sport gemacht. Also sieht man nicht mehr, aber ich war mal nordisch Kommuniker und wollte eigentlich in die Richtung dort auch professioneller reingehen. Gott sei Dank hat es nicht so funktioniert. Sonst wäre ich jetzt ja nicht in diese Schiene so reinkommen wie ich bin. Also das heißt, ich habe eigentlich nur Sportfreunde gehabt. Und wenn man Leistungssport macht, vielleicht jeder, der das kennt, der weiß, man hat eigentlich nur zum gewissen Zeitpunkt dort immer Freunde. Weil meistens durch das Kader dann anschließend, wenn jemand nicht mehr so gut ist und du zwar mit dem befreundet bist, einfach der Kontakt sich trennt, weil der dann nicht mitgehen darf.

[00:06:44] Und somit war eigentlich mein Freundeskreis immer ziemlich klein, aber das war eigentlich gut so. Daher, ich glaube, war jetzt nicht der Superheld daheim in der Schule. Aber es war schon so, dass viele Leute probiert haben, immer bei mir vorbeizuschauen und auch da ein bisschen was mit dem Fliegen mitzukriegen. Ich habe nur mitbekommen, es gab mal eine Phase, so in dieser kurz vor Pubertätsphase bis Pubertät, da waren viele eifersüchtig. Das gab es, weil halt die anderen erzählt haben von dem, was sie tun. Ich habe selber nie in der Schule erzählt, was sie tun.

[00:07:15] **Lucian Haas:** Noch mal zurück zu deiner vielleicht sehr jungen Kindheit. Wie hat man sich das denn da vorzustellen? Warst du quasi schon in der Trage am Übungshang mit dabei und hast gewissermaßen die Fliegerei mit der Muttermilch aufgesogen, um es jetzt mal sehr bildlich auszudrücken?

[00:07:30] **Benjamin Hörburger:** Wenn ich es richtig bildlich ausdrücken will. Ich muss dir vorstellen, meine Mutter ist an dem Zeitpunkt mit einem von LDK, Laurent, die Kuipermatten-Priser 8, also ein Achtzeller, am Hochgrat, also unser Hausberg in Oberstaufen, runtergefliegen, ich glaube am 20. März. Das heißt, im neunten Monat schwanger mit mir und keine fünf Jahre später habe ich genau diesen Schirm dann wieder in der Hand gehabt. Also ich bin ja am 31. März auf die Welt gekommen und war auch nur zu spät. Also sie war schon überfällig, so war es mit mir da geflogen. Und die hat schon wissen müssen, was sie tut beim Landen und so, weil die Schirme waren ja jetzt nicht so, dass die so weich geflattert. Die waren ja eher falschemäßig unterwegs.

[00:08:15] Aber das hat dann eben fünf Jahre später, bin ich dann geflogen. Und quasi als Stöpsel mit diesem selben Schirm am Übungshang dann rumgestöpselt. Also das war dann eigentlich ganz interessant, weil meine Mutter war eher ein Federgewicht und somit habe ich dann auch ein Federgewicht schon gekriegt. Man muss aber eins sagen, es war nie so, dass meine Eltern wollten eigentlich dort nicht Druck machen, dass ich fliegen anfangen. Also das ist der ganz große Trick. Überall daheim, das kennt man vielleicht, wo der Vater vielleicht Profi in irgendeinem Bereich ist. Und auch will, dass das Kind dort Profi wird, wird das Kind eigentlich nicht wirklich Profi, sondern das muss das Interesse selber kriegen und bekommen.

[00:09:00] Bei mir war es einfach so, dass meine Schwester zum Beispiel, meine große Schwester, die hat fliegen angefangen. Die ist ja neun Jahre älter wie ich. Die hat das nur immer mitgekriegt, dass die fliegen darf. Also seit mein Hirn speichert, weiß sie, dass die fliegen darf und ich nicht. Und dann kam mein Bruder und habe ihn mitgekriegt. Der darf auch fliegen. Und ich nicht. Und dann war mir, dann natürlich kennst du nur Fliegerleute, oder? Und wachst dann so in der Flugschule auf und darfst nicht fliegen. Was echt blöd ist. Also das heißt, alles was du nicht darfst, reizt. Das ist ja auch klar. Und meine Eltern haben wirklich probiert, mich eigentlich von dem Sport zurückzuhalten. Also meine

Eltern waren nicht die, die sich mit mir an Übungen gestellt haben und irgendwas gemacht haben.

[00:09:47] Sondern das war dann so, dass wir dann in der Produktionsstraße damals am Genfer See waren bei der Firma LDK. Laurenti Calbermann hat den größten Gleitschirmhersteller, den es je gegeben hat. Ich glaube in einem Jahr 12.000 Gleitschirme gebaut oder so. Das sogar in der Schweiz. Für 3.000 Franken, muss man dazu sagen.

Hochinteressant. Wenn du Importeur von so einem werden wolltest damals, hast du ja dort 150 Schirme blind abkaufen müssen. Dann wirst du erst Händler von deinem Land. Also diese Zeiten sind ja voll vorbei. Heutzutage musst du froh sein, dass überhaupt jemand dich vertritt. Und ein bisschen Geld auf der Seite hat, dass der die Demos und sowas stemmen kann. Aber war ganz interessant. Und dann habe ich als Kind nicht in die Produktionsstraße dürfen. Und habe dann warten müssen. Und habe draußen warten müssen am Empfang mehr oder weniger.

[00:10:34] Und dann hat da eine Sekretärin auf mich aufgepasst. Und da war ich ungefähr so dreieinhalb, vier. Und die hat mir damals dann, also nachdem dann die Produktionsgeschichte dann durch war. Hat die damals dann eben mehr oder weniger so einen Gleitschirm in die Hand gedrückt. Und dieser Gleitschirm war eine Matte, ein Lenkschirm. Eins zu eins ein richtiger Gleitschirm. Plus halt eineinhalb Quadratmeter oder zwei Quadratmeter groß. Tja, und dann habe ich einen Rucksack genommen. War ich daheim dann irgendwann. Habe ich einen Rucksack genommen. Und habe meinen Fahrradhelm aufgesetzt. Der Rucksack war quasi mein Hochzeug. Und der Fahrradhelm, klar, mein Flughelm. Und bin dann immer hinter dem Haus als Dreijähriger dann mit dem Schirm rumgerannt. Hat witzig ausgesehen, weil da war ja gerade diese Mode der Punkte, 80er Jahre. Alles schön in Neonfarben und Punkte.

[00:11:22] Und ich habe so eine Latzhose gehabt, wo genau zwischen Schritt so ein riesen Punkt gehabt hat. Und pink. Und der Schirm auch pink. Das war schon sehr abgestimmt alles. Ja, so hat das begonnen eigentlich, oder? Ja, und dann später mit so ND5. Also heutzutage würde man sagen, ich wäre hyperaktiv. Und damals war ich unausstehlich. Also ich wünsche, dass keiner von meinen drei Kindern ansatzweise so nervig wird, wie ich wahrscheinlich war. Und jedenfalls habe ich da wahnsinnig viel Druck dann ausgeübt, immer. Und durch diesen Druck, wo der entstanden ist, war es dann so, dass mein Bruder sich geopfert hat, heimlich hinterm Haus. Und da haben wir einen schönen Hang, einen Südhang. Und dann hat der selber da rumgespielt. Und dann habe ich den penetriert.

[00:12:08] Und dann hat er gedacht, weißt du was, komm. Jetzt hänge ich den einfach auch in das Gurtzeug rein. Und das war damals, ich meine, ein Pfann hat der Schirm geheißsen. Also so ein Siebenzeller war das. Das war dieser Pfann. Und hat mich an diesem Hang da runtergeschoben. Und dann bin ich halt das erste Mal als Fünfjähriger dann geflogen.

[00:12:30] **Lucian Haas:** Und auch abgehoben.

[00:12:32] **Benjamin Hörburger:** Ja, ja, voll geflogen. Der hat mich einfach steigen lassen, wie in die Bierküche stehen. Also der hat mich einfach da gezogen am Gurtzeug. Und dann ist das Ding dann gestanden. Die Matte irgendwie. Keine Bremsen in der Hand. Und einfach rausgeschubst. Und dann bin ich irgendwie den Hang runtergesegelt. Der Vorteil ist ja, wenn man so eine Fläche so niedrig beladet. Und so eine Fläche so wenig Leistung hat. Dann fliegt die, ja, das ist ja wie jetzt, wenn du einen Single-Skin in die Hand nimmst. Das ist ja das Interessante. Also ein Single-Skin, nichts machst. Das Ding fliegt super langsam. Einen großen Single-Skin. Super langsam. Und passiert ja gar nichts. Also hat natürlich auch keine Energie zum Flairen. Und hat auch keinen Gleitwinkel. Aber das schon. So in der Art war das damals mit diesen Matten. Und ja, dann habe ich weiter penetriert. Dann habe ich meine Schwester auch penetriert.

[00:13:17] Dann ist mein Vater dann gekommen und hat dann irgendwann gesagt, okay. Das war ein halbes Jahr später ungefähr war das dann. So vier Monate später. Weil da habe ich ja dann Blut geleck. Und da habe ich wirklich alle genervt. Dann wollte ich mit einem Tandem mitfliegen. Und ja, damals zu der Zeit waren die Tandemschirme ja nicht so brüllermäßig. Also. Das war echt schlecht. Und da hast du jetzt als Vater dann schon ein bisschen Panik. Jetzt ja mit einem Tandemschirm. Mit deinem Sohnmann, wo keine 15 Kilo auf die Waage bringt. Oder 18 Kilo. Dort runter zu fliegen. Nee, das kommt nicht gut. Zu der Zeit. Das ist ja ganz was anderes, wie jetzt die Schirme fliegen. Und da hat er dann halt eher gedacht. Ja vielleicht dann besser, wie es mein Bruder schon gemacht hat. Die Art Steigetrachen ist vielleicht gar nicht so blöd. Also wenn es wenig Wind hat.

[00:14:03] Einfach dort an so einem kleinen Hang. Wo ein riesen Auslauf hat. Fliegen lassen. Wenn das den ein bisschen besänftigt und zufrieden stellt. Ist das vielleicht die Methode. Und die war einfach nicht ausgelastet. Also das muss man auch dazu sagen. Du bist da auf Tour dabei. Und meine Mutter, die hat ja da die 20 Leute mit Essen, Trinken und Verspeisung und Versorgung gedöns gemacht. Mein Vater die Betreuung fürs Fliegerlöschchen. Und geschaut, dass die Leute hoch und runter kommen. Tja und dann hast du dann so einen wie mich dabei. Der wo halt dann jeden Tag irgendeinen Scheiß anstellt. Also sprich, wenn ich nicht. In Castelluccio hat man mich nicht fliegen lassen. Oder dann habe ich lauter Blödsinn gemacht. Also ich habe ganz viel richtig Mist gemacht. Aber das hat dann mein Vater dann festgestellt. Wenn er mich da jetzt fliegen lässt.

[00:14:49] Dann könnte es ja sein, dass er mich da besser in den Griff kriegt. Also sprich Fahrradfahren habe ich auch gemacht. Dort und alles. Aber ja das war einfach ja. Dann hat er gedacht. Dann machen wir es lieber auf den Weg. Dann probieren wir. Vielleicht kriegen wir da gezähmt. Und dann hat er dir den Schirm in die Hand gedrückt so ungefähr. Dann sind wir in Castelluccio an den Rotondo damals gegangen. Dann hat er gesagt. Wenn du Groundhandling kannst. Also aufziehen und spielen. Dann darfst du am Abend von der ersten. Da sind laut so Stufen drin gewesen und winzig. Darfst du von der ersten Stufe runter fliegen. Und dann habe ich da stundenlang. Von morgens bis abends habe ich da Groundhandling gemacht. Mit diesem Prisa 8. Wo meine Mama damals eben. So quasi mit mir in der hohen Schwangerschaft. Im neunten Monat rum die Eier. Und ja so war das dann. Und dann habe ich mit dem Groundhandling. Claudio Papa hat das ganz toll gefunden.

[00:15:35] Ruhig die Flugschule der Welt. Zu diesem Zeitpunkt. Haben 2000 Schüler in einem Jahr abgefertigt. Dass wir mal wissen. Also du hast ja an der Wasserkuppe gelernt oder? Genau. Ich will jetzt nicht lächeln über die Wasserkuppe. Aber es war so. Dass die Wasserkuppe immer behauptet hat. Größte Flugschule der Welt. Wo es je gegeben hat. Na alter Scheiß. Die größte Flugschule war in Castelluccio. Da waren phasenweise daran nur Fluglehrer. 100 Fluglehrer beschäftigt. 100? Das kann man sich gar nicht vorstellen. Also 100. Ja weil das ist anders gelaufen. Die haben nicht über das Jahr geschult. Sondern die haben kompakt gemacht. Also das heißt. Der hat Leute. Also wahrscheinlich zu der Zeit. Hat auch alles Fluglehrer sein können. Oder das hat wahrscheinlich Claudio bestimmt.

[00:16:19] Aber der hat gesagt. Er hat dann so 100 Lehrer braucht. Wahrscheinlich sind da alle Adjutanten. Wo Schwirmauslegungen auch dabei. Aber der hat 100 Lehrer braucht. Dass er diese 2000 Schüler. Durchziehen kann. Wo die Lizenz erhalten hat. Also du willst ja gar nicht wissen. Wir wissen ja. Dass ungefähr nur 60 % in der Ausbildung. Circa den Schein ja vollenden. Dann kannst du dir ja vorstellen. Wie viel Menschenmasse das war. Wo der bewegt hat. Und nur in der Sommerzeit. Weil Castelluccio ging nur in der Sommerzeit. Und nur dieses Gebiet hat. Diese Masse an Menschen vertragen. Und hochinteressant. Also der war der größte Händler. Wo es gegeben hat. Hat so viel Schirme verkauft. Wie jetzt ja große Flugschulen. Von sich behaupten können. Und jetzt ist er ganz kleine. Und solide wie die Flugschule.

[00:17:05] Immer nur in Castelluccio. Und der ist ganz bodenständig. Und ja der macht es schon richtig.

[00:17:11] **Lucian Haas:** Und hat Spaß beim Fliegen. Wie alt warst du denn damals. Als du diesen ersten Flug. Oder dann die wahrscheinlich ersten Flüge. In Castelluccio gemacht hast.

[00:17:19] **Benjamin Hörburger:** Also der erste wirklich Flug. War ich ungefähr dann 6 Jahre alt. Also wo ich dann wirklich selbstständig. Schirm aufziehen. Rauslaufen. Und fliegen. Habe aber ohne die Bremse in der Hand. Das gemacht. Also ich hatte. Man muss wissen. Dass das was jetzt wieder. Air Design gerade als neuer Hit vermarktet. AB Tragegurt. Und so quasi mit Zulassung C Schirm. So einfacher Schirm. Mit nur AB Tragegurt. Das ist der Loco von Air Design. Ja genau. Aber diese ganze Kacke gab es doch schon. Mann. Also jetzt schauen wir doch mal zurück. Was war ein Priser. Der hat 4 Aufhängepunkte gehabt. Ein Priser. Hat so quasi die Doppel A. Und eine Doppel B. Und hat diese runter geführt. Das einzige was er nicht gehabt hat. Er hat keine V-Rippen drin gehabt.

[00:18:05] Sprich. Der hat jede Zelle aufhängen müssen. Dass er nicht ausbaucht. Und Single Skin. Das ganze gab es ja alles schon mal. Nur der Laurent de Calvaran hat mal gesagt. Hätte ich gewusst. Wenn die Nase weiter runter führt. Damals bei seinen Prototypen 87. Dann möchte er nicht wissen. Wie die Entwicklung weiter gegangen wäre. Weil er wäre sicher vom Doppelsegel weg gegangen. Weil Doppelsegel damals. Vom Klapper her und so. Echt die Probleme gemacht hat. Das lag natürlich. In dieser Entlüftung. Und da war natürlich Laurent de Calvaran. Ein bisschen heiß

unterwegs. Aber gut. Da war ich 6 Jahre alt. Und bin dann da gestartet. An der A-Ebene quasi aufgezogen. Und dann wo es dann gegangen ist. Zum abheben. Habe ich dann anschließend. An die B-Ebene hinten gegriffen. Unten. Und habe mit der B-Ebene dann gelenkt. Weil da greift man ziemlich viel Fläche.

[00:18:52] Mit viel Widerstand. Und die Bremse war am Dreigurt. Viel weiter oben. Da kamst du gar nicht dran. Die Arme waren zu kurz. Genau. Und die Bilder sind ja auch witzig. Ich habe ja ganz viele lustige Bilder. Wo man das dann sieht. Wo ich da unten hebe. Beim Groundhandling habe ich nur immer mit A und der B gearbeitet. Weil das ging gar nicht anders. Und da ist mir eigentlich bewusst geworden. Wie schwachsinnig die meisten Groundhandling Kurse sind. Und wie doch intelligent von Mike. Zum Beispiel Mike Küng. Das Groundhandling Training ist. Die Grundbasis sage ich jetzt mal. Du lernst ja jetzt nicht starten bei Starkwind. Sondern du lernst ja eigentlich nur den Schirm beherrschen. Der Ebene bei Starkwind. Das will der ja formulieren. Aber das ist der erste Schritt. Der richtige eigentlich. Zum das Üben. Und das war ja damals auch schon so.

[00:19:38] Wenn viel Wind kommt. Dann habe ich an der B gezogen. Habe zwar Kraft gebraucht. Aber dann hat es den ganzen Schirm zerlegt. Oder? An der Bremse. Da macht es so ein Wupp. Macht ein Wölbchen. Und da geht es da hin. Über die Pampa. Und eben eigentlich so. Eigentlich diese Sachen. Zum Rückwärts starten. Üben und Lernen. War das halt die Basic. Erstmal nur die A in die Hand nehmen. Und nur die B. Und das über Jahre. Ja. Dann habe ich das machen dürfen. Müssen. Weil die Arme zu kurz waren. Weil die Arme zu kurz waren. So eine Scheiße. Ich bin immer nur an den hinteren Dreigurten geflogen. Also daher. Wenn jetzt jemand kommt. Hey wie geil. Er fliegt da in den hinteren Dreigurt. Und twistet sich. Ja. Fuck. Das habe ich schon mit 6 Jahren gemacht. Sagst du. Das war. Das war mein scheiß Job. Sonst hätte ich nicht fliegen dürfen. Oder? Das ging gar nicht anders. Ja. Genau. Das habe ich mit 6 Jahren schon gemacht.

[00:20:23] Also es heißt. Kinder fliegen lassen. Die Welt eine bessere Entscheidung. Wie eigentlich Erwachsenen. Ja. Fliegen beizubringen. Also. Die machen so vieles. Gleich mal. Von Haus aus schon richtig. Das eigentlich. Das ist wie Skifahren auch. Ähm. Ähm. Erwachsenen Skifahren beibringen. Das finde ich. Ein sehr hohes Risiko. Also. Da muss man. 5 Stufen zurückschalten. Aber bei den Kindern. Tut man eigentlich. 5 Stufen zurückschalten. Beim Fliegen zumindest. Mhm. Und eigentlich. Musst du es bei den Kindern normal laufen lassen. Bei den Erwachsenen. Ist das eigentlich. Mit der Handbremse. Das Ganze. Deutlich mehr bedienen. Weil die Unfallquote. Ist ja katastrophal. Was. Das ist ja. Ein sehr hohes Bedürfnis. Ich

[00:21:01] **Lucian Haas:** meine. Heutzutage. Man darf ja. Mit 14 anfangen. Mit dem Schein. Mit 16. Kannst du den Schein dann haben. Aber aus deiner Erfahrung heraus. Viel zu spät. Würdest du sagen. Viel zu spät. Mit 8. Fangt mal an.

[00:21:11] **Benjamin Hörburger:** Oder. Ja. Die. Die Produkte. Gibt es ja. Du kannst ja. Bestimmen. Ich finde es ja. Ein Fehler. Also. Guck mal. Unser System. Macht ja einen großen Fehler. Also. Ähm.

[00:21:30] Bei der savory-Piste. Man kann ja. Und die schwarze Piste. So. Und. Ähm. Das ist nach. Schwierigkeitsgrad. Wenn ihr jetzt. Diese pistenarten. Mit Lizenzen. Verteilen wird. Wäre ja. Viel intelligenter. Warum muss einer. Wo gut. Krautendeln kann. Und. In Dänemark wohnt. Und. Nur sorgt. Irgend was. Lernen. Von Thermik. Fliegen. Und. Ich sag mal. Von. von Föhnlagen und Luftrecht beim Überlandfliegen. Warum kann der nicht einfach nur den Schein machen für das, wo er es bedient? Also sprich einfach nur für dieses Gebiet. Beim Bootfahren hast du es ja auch. Du darfst schon ein Bodensee-Patent machen oder kannst dann dieses Meeres-Patent machen. Und beim Gleitschirmfliegen gibt es eigentlich nur diesen A-Schein oder den SOBI bei der Österreich. Und dann gibt es anschließend noch die Überland-Lizenz, wo ja eigentlich ein Pseudo ist, dieses B.

[00:22:20] Sobald ich mich in diesen Luftraum bewege, bräuchte ich eigentlich automatisch die Überlandflug-Lizenz oder Berechtigung. Weil es kann ja einen von Wind her verblasen schon allein. Dann ist es ja wieder legal mit dem A-Schein, wenn du außen landest. Also daher macht es ja eher Sinn, ich tue doch auf Gebieten das basierend aufbauen und auf Produktarten nach der Beschreibung basierend aufbauen. Little Cloud gibt es eigentlich nur deswegen, den Hersteller, weil der Produkte einfach zum Sorgen macht für Dünn, wo laminarer Wind stattfindet. Ist doch interessant. Hat keine Zulassung, nix, nur Laschtest, funktioniert. Die Leute kaufen nichts wegen der Zulassung, weil es ein A hat, dann dort ein Schirm, sondern die Anfänger haben dort ein Little Cloud und fliegen mit dem Little Cloud, weil der bei viel Wind sicherer ist, wie eine 26-Quadratmeter-Tüte bei 30 km/h Wind, oder?

[00:23:08] Und ist trotzdem rollstabil. Also daher, so denke ich, wäre es auch mit der Kinder richtig. Also drüben stehen die quasi nach Alter-Lizenzen. Also MOVA, kein Problem, dann darfst du mit einem Single-Skin, von mir aus, am Übungshang, bei null Wind, unter 30 Meter, hindernisfrei fliegen. Kannst ja die Gebiete dafür bestimmen, ist ja simpel. Hast ja genügend Fachleute, Fluglehrer, Gedöns. Also daher, unter Betreuung auf alle Fälle, beim Skispringen, du musst dir mal vorstellen, beim Skispringen, da stehst du als 14-Jähriger, mit Schienen da, die sind 2,30 Meter lang, hast am Schanzen, das ist bei deinem ersten Sprung von der Großschanze, das heißt von der Großschanze, mittler oder normaler Großschanze, also das heißt eine, wo der K-Punkt ist, und bei 90 Meter liegt, das heißt vom Schanzentisch ab, bis der Radius wieder unten im Steilhang flacher wird, genau in dem Moment, das ist der K-Punkt so quasi,

[00:24:00] dort dran ist die Schanze 90 Meter groß, und da fährst du mit über 100 km/h, fährst du über diesen Schanzentisch, nämlich am Anfang ist Geschwindigkeit beim Skispringen Sicherheit, das heißt, dein Trainer lässt dich das erste Mal nicht vom untersten Regal losfahren, vom untersten Zitterbalken, sondern vom obersten. Und das ist der Grund, weil du hast dann viel mehr Strömung, das heißt auch wenn du die Tendenz hättest, den Ski zu drücken, zu überdrehen, es ist sicherer, den drückst du hier hoch und dich stellst auf, und du machst wie, ich sage mal, Eddie the Eagle, so ein Stehmännchen, der hat ja immer nur diese Art gemacht, und hast dann dadurch natürlich mehr Widerstand und Sicherheit, und kommst trotzdem in den Vorbaubereich, wo der Hang steiler wird, und landest weich, wie wenn du hast wenig Druck, und hast eine große Schanze, wo du den Ski dann mitnehmen musst, aktiv,

[00:24:49] dass du überhaupt weit kommst dann, und der Ski dir abhaut und nach vorne dreht. Und das lässt mit dem 14-Jährigen nur über ein Gefühl entscheiden, ob er eigentlich im Endeffekt schwer verletzt ist oder überlebt. Also da gibt es kaum, also da gibt es nicht diesen orangenen Bereich da drin. Also das heißt, wenn du als Kind auf die Großschanze gehst, dann ist das sofort so, entweder hast du wirklich eine Verletzung, wenn du jetzt eine Kacke baust, und da gibt es keinen Spielraum. Also du musst deinen Ablauf, wenn du an diese Großschanze gehst, muss dieser Ablauf sitzen. Und das wird bei Erwachsenen nicht funktionieren. Das geht nur bei Kindern. So kommt man zum Skispringen, apropos. Also das heißt, wenn du dann an die Großschanze kommst, ist dieser Rhythmus schon so drin, du bist ja schon so fokussiert in deinem Bereich, du nimmst ja die Wahrnehmung, du siehst ja nicht die Größe der gesamten Schanze, sondern du denkst nur an deinen Ablauf.

[00:25:43] Das heißt, wenn man mal schaut, Skispringer tun sich im Ziel, wenn die dann unten sind, kaum freuen, schon mal aufgefallen. Also es gibt selten Schaffen, die Emotionen rauszulassen, sondern die sind immer in so einem Bewertungsstatus, wo sie sich selber andauernd bewerten. Und weil die in so einem Fokus hocken, und du kommst dann aus diesem Fokus kaum raus. Das heißt, wenn du dann gesprungen bist, du spielst Hypnose, tust du dich dann fokussieren auf diesen Punkt, setzt dann diese Energie um, machst dann dein Ding, weil du musst diesen Fokus machen, sonst hättest du Todesängste. Und weil du weißt ja, das ist ja sehr wohl im normalen Zustand, wie wir jetzt ja da reden, dass dieses von einem Schanzentisch, wo vier Meter hoch ist, mit Skien, wo eine lockere Bindung hat, wo du nicht stabil drinnen stehst,

[00:26:31] mit 110 km/h drüber gehst, wenn da irgendwas ist, dich dreht es immer um, und es geht immer auf Halswirbel. Also das ist das Problem. Der Ski macht mehr Widerstand, macht so, und der Kopf geht voraus. Und dann bei Schnee, tut schon richtig weh, die Nummer. Aber das passiert nicht. Also du hast die Fälle fast nie, dass ein Kind einfährt. Und das war eigentlich das Interessante, deswegen bin ich da ziemlich überzeugt, alles was extrem ist, machen Kinder deutlich besser und mit mehr Vernunft. Und Kinder können sich wahnsinnig gut fokussieren, wo Erwachsene sich dann schwer tun. Das heißt, wenn du, wenn es um Angst geht und Risiko, sind Kinder also deutlich besser auf den Punkt justiert. Das Einzige ist natürlich ein Sechsjähriger, da muss man schon eins dazu sagen, ein Sechsjähriger, der hüpf halt mal von drei Meter vom Baum einfach runter, ohne nachzudenken und fährt da unten ein.

[00:27:23] Aber man muss auch wissen, dass, wenn man es vergleicht mit einem Erwachsenen, der hüpf von drei Meter runter, hat der Erwachsene, wenn es ganz blöd läuft, der lässt seine Beine gestreckt, alles am Arsch. Und der Sechsjährige, der hat maximal eine Prellung. Also der kriegt eh keine Prellung. Also deswegen, auch wenn der ohne Nachdenken von drei Meter runterhüpft, weiß er sehr wohl, dass er von drei Meter Höhe runterhüpfen kann, ohne dass er sich was bricht. Und dieses Gefühl habe ich immer nur, das weiß ich nur, das habe ich immer nur so drin, wie das damals war. Und deswegen vertraue ich der Geschichte, dass Kinder eigentlich problemlos in verschiedenen Gebieten gezielt fliegen können.

[00:28:03] **Lucian Haas:** Lass uns mal ein klein bisschen vorspringen in deiner Fliegerkarriere. Jetzt bist du 14, sage ich mal. Und da habe ich gelesen, mit 14 bist du schon deinen ersten Wettbewerb mitgeflogen. Oh weh. Da habe ich zwei Fragen zu. Ja, los. Erste Frage, wie kann man überhaupt, also rechtlich gesehen, wie darf man überhaupt mit 14 schon einen Wettbewerb mitfliegen, wenn man erst mit 16 seinen Schein machen kann? Und zweitens, wie war das dann mit 14 bei so einem Wettbewerb teilzunehmen? Ja,

[00:28:30] **Benjamin Hörburger:** das war ja damals die Junior Challenge. Stefan Mascht war für den Gleitschirmbereich zuständig, Rudel Burger für den Drachenbereich. Die Junior Challenge war ja damals ein ziemlich hohes Niveau unterwegs. Also das heißt, die deutsche Nationalmannschaft hat den Wettbewerb für die Jugend, mitgeleitet und organisiert und selber als Trainingslager genützt. Damals Olli Rössel, Achim Joos. Dann kam Norman Lausch, der ist mit mir, apropos Junior Challenge, damals geflogen. Also der war ja damals ein Aufsteigestern am Himmel im Wettkampfbereich. Später Testpilotchen. Und jetzt ist es simpel. Mein Bruder war ja frisch Fluglehrer. Der jüngste Fluglehrer in Deutschland, klar. Weil der hat ja auch früher angefangen.

[00:29:15] Ich bin damals von der Firma Nova, den Nova Carbon geflogen und dann bin ich da bei der Junior Challenge gewesen und habe mich da eingeschrieben. Hat man ja nur alles händisch eingeschrieben. Und habe dann damals, mein Bruder ist ja beim Drachen mitgeflogen, und habe damals probiert beim Einschreiben dort mich auf 16 hoch zu radieren. Also ob ich einen Schein habe und habe die Lizenznummer von meinem Bruder verwendet. Also der ist ja Drachen mitgeflogen, deswegen hat er nur seine Drachenlizenz gebraucht. Und die Gleitschirmlizenz habe ich. Und da stand ja hinten Hörburger. Da habe ich gedacht, die würden jetzt nicht Dominik Hörburger da lesen. Also seinen Namen. Und dann, mein Bruder, der war da voll bereit da zu scheißen. Meine Eltern haben gewusst, dass ich fliegerisch in einem Status bin.

[00:30:00] Ich absolut nicht bereit bin, ein hohes Risiko einzugehen. Und sehr mit Bedacht das Ganze angehen. Man muss ja wissen, ich habe bei den Touren auch im Ausland überall, wo ich ja war, viele Unfälle miterlebt. Und zu dieser Zeit, der Gleitschirmsport hat ja so einen Schub gemacht, wo die Schirme richtig viel Leistung gekriegt haben. Und dann kamen plötzlich wieder schwere Unfälle. Da kam ja dann erst die Airbag-Geschichte raus. Da kam ja in Deutschland dann auch erst die Retterpflicht raus. Im Ausland gab es das alles nicht. In Slowenien, da waren wir in Slowenien, da sind die Leute einbommt. Da liegst du als Kind am Startplatz. Die anderen sind weg. Und quasi du sollst oben warten, bis wieder der Tourenbus hochkommt. Und dann bommt neben dir einer ein.

[00:30:46] Und ja, in den nächsten fünf Stunden bist du der Augenzeuge, wo zuschauen darf, wie der verstirbt. Also deswegen habe ich da auch nochmal einen anderen Blick gehabt, was das Risiko betrifft. Weil ja bewusst, man kann, wenn man so dämlich ist wie ein Erwachsener, so habe ich das immer damals betitelt, kann man auch da ziemlich schnell dran sterben, was da passiert. Also daher war das für meine

[00:31:07] **Lucian Haas:** Eltern kein Problem. Da muss ich kurz einhaken. Hast du das wirklich erlebt, dass Leute vor dir, die hier am Startplatz gestorben sind, die dort eingebommt sind? Ja,

[00:31:16] **Benjamin Hörburger:** klar. Oder

[00:31:16] **Lucian Haas:** war das jetzt nur ... Nö, nö,

[00:31:18] **Benjamin Hörburger:** nö, nö. Das war echt. Die Geschichte ist echt, ja. Keine Story. Keine Story. Habe ich ja mehrmals erlebt. Also in meiner Testkarriere ja auch. Also sprich, wenn du Testpilot bist, kannst du das Risiko und die Wetterlage, weil du ja hauptberuflich fliegst, nochmal anders einschätzen. Mit dem Produkt und deinem Könnenstand zusammen. Das heißt, bei gefährlichen Bedingungen wähle ich das Produkt, wo ich jetzt noch dran arbeiten kann. Stabilität anschauen kann und so weiter. Also ich würde jetzt nicht mit irgendeinem Prototyp von einem Wettkampfschirm loslegen. Also und Erstflüge auch nicht machen. Aber dann fährst du am Tegelberg zum Beispiel die Bahn hoch, damals mit Manuel Krotz bei Swing zusammen, fährst du die Bahn hoch und unten sagt der Bahnleiter, du pass auf, an der Stütze, ich weiß nicht mehr, was das war, Stütze 3 oder 4 oben, der eine unterhalb vom Startplatz, haben wir Windböen aus Ost, Nord, Nordost von Spitze 35.

[00:32:07] Das war Frühling, Mai, glaube ich. Also ziemlich labile Zeit auch noch. Hochdrucklage hat eingesetzt. Und dann haben wir gesagt, ja kein Problem, wir sind Testpiloten, wir fahren jetzt da hoch und schauen es uns an. Und dann

ist einer schon mit reingegangen und dann haben wir dann gesagt, du pass auf, für Otto Normalflieger sind die Bedingungen eigentlich schlecht jetzt. Ich würde jetzt an deiner Stelle nicht fliegen. Und dann hat er dann so, ja, das kriege ich schon hin. Also es sind immer so um die 50, 55, sind 20 Jahre unfallfrei geflogen und die sind, du lernst ganz viel über die Charaktere im Mensch kennen und dann später, du liest ja, was dann die Zeitungen berichteten. Ich sag dir, wie es war. Du kommst an die Bahn, du wirst von der Bahn gewarnt von den Bedingungen, du warnst jeden Piloten, wo jetzt auch hochfahren will.

[00:32:56] Sagst zu dem, du pass auf, klar, 20 Jahre alter Stöpsel, wir sind Berufspiloten, Testpiloten, wir gehen jetzt da hoch und schauen uns nur gewisse Sachen an mit gewählten Produkten. Bitte fliegt lieber nicht. Der dann weiß schon, was er tut, fährt dann auch hoch, dann stehst du oben, sagst dann zu dem, du pass auf, die Bedingungen sind echt heftig, bleib doch lieber unten. Das ist jetzt für einen Otto Normalverbraucher und wenn ich nicht beruflich fühlen müsste, würde ich jetzt sagen, ist das Risiko eigentlich nicht mehr ganz gerechtfertigt. Also man hat mal keinen Spaß. Also, dass ich jetzt da runterfalle, das ist weniger das Problem, aber man hat mal keinen Spaß.

[00:33:41] Fazit der Geschichte, war das ein bisschen gestarrt, mein Grottsching und ich sind dann runtergefliegen. Damals, weiß nicht was das war, Mistral oder keine Ahnung, was für ein Schirm wir geflogen sind bei Swing. Runter, Hand da dran ist quasi Stabilität, Gas geprüft, sind solche Bedingungen ideal. Also da fliegst du raus und stellst dich in den Ostwind rein und spürst eh die thermische Ablösung, 14 Uhr. Und dann kannst du einfach im Gas schauen und schauen, ob der Schirm zwischen A und B, B und C zusammenschiebt, wie er sich verhält und was er für Stabilität schon mal weiß. Das ist schon mal super für sowas. Und da bist du ja auf 110, Konzentration 110 auch beim B-Schirm oder damals 1 bis 2, darf nichts passieren. Also da weißt du, auch die können dich abradieren. Du hast ja den Erfahrungsschwert mittlerweile. Ja, Fazit der Geschichte war das, dass dann der Typ mit seinem Gradient, damals war es ein Gradientschirm, konnte aber nichts dafür, dass der Gradient auch startet, rausfliegt.

[00:34:33] Dann hat es viel Ostwind gehabt und wollte nicht, dass ihn verbläst, dort hinten drüber, sondern wollte unbedingt auf dem Tagplatz landen, weil es ihn stark versetzt hat, hat schon da oben nicht vorgehalten. Und dann kommt er an den Landeplatz geflogen, hat den Schirm dann anschließend im Gas gehalten, im Bodennähe, Vollgas geflogen, statt da einfach gesagt zu haben, hat mal Spaß. Und du kennst es ja, im Frühjahr, wenn der Löwenzahn blüht, kann ich dir nur immer merken, wenn der Löwenzahn blüht und es hat Ostlage, hast du am Boden Ablösungen, die sind abartig und die sind richtig stark. Und dann gerade in diesem Voralpenland und diese Ablösungen waren extrem stark. Und wie es halt so war, hat der dann eins aufs Dach gekriegt und da ist ja die Sonne heiß, die Luft kalt, also Energie pur, hat der eins aufs Dach gekriegt, den Frontstein kassiert, hat dann den Schirm auf die Bremse genommen, typische Reaktion, wie ganz viele runterfallen, statt sie einfach die Hände oben lassen, den Schirm machen lassen, gerade B-Schirme, bitte nichts anfassen, warten.

[00:35:34] Und Bremse heißt nicht auf die Bremse gehen, als Tipp, oder wenn die Leute denken, sie hat die Hände oben, denken die auf Kopfhöhe, aber bei Kopfhöhe kann der Schirm schon angebremsst sein. Also ganz wichtig, man muss sich orientieren an der Rolle, die Hände müssen am Tragegurt bei der Schösser oben sein. Wenn du einen Klapper kriegst, erst mal die Hände an der Schösser lassen, weil die meisten Leute fallen aus Folgereaktion runter. Das heißt, was hat er gemacht? Ist auf die Bremse gegangen, hat einen Frontstein gehabt, geht auf die Bremse, weil er will aktiv die Kacke aufmachen. Ja, dann hast du einen Strömungsabriss. Was hat er gehabt? Einen Strömungsabriss? Der Schirm kippt nach hinten, dann checkt er, dass irgendwas falsch läuft und weiß nicht was und tut die Hände nach oben. Was macht der Schirm? Pendelbewegung, er schießt, er hüpfte am Segel vorbei und bevor die Leinen gestreckt waren, ist er mit dem Oberkörper in den Boden eingefahren.

[00:36:24] Tja, und dann gehst du als Ersthelfer dorthin und denkst dir nur so, hab doch gerade eben dem Typen dreimal probiert zu erklären, dass die Bedingungen für ihn nichts sind. Und dann liest du den Unfallbericht und dann haut sie rückwärts vom Sockel. Steht drinnen, erfahrener Pilot, 30 Jahre Flugerfahrung, Vielflieger, ist plötzlich vom Himmel gefallen. Später kriegst du mit, dass dann anschließend heißt, er hat im Bodennähen Klapper gekriegt und durch diese Bewegung ist er tödlich verunfallt. So ein Blödsinn. Das Thema war das, der Typ war selbstverliebt, überschätzt, typisch, weil sie halt 30 Jahre keinen Unfall gehabt haben. Nicht routiniert, Produkt in der Hand, wo absolut über seinem Niveau ist, weil er keinen Unfall bis jetzt gehabt hat, groß, also durch Glück.

[00:37:15] Und dann anschließend quasi ist er runtergefallen, weil er den schon gestallt hat. Und nicht wegen dem Klapper, sondern der Grund war eigentlich, weil er bei starker Auslage überhaupt geflogen ist und den Warnschuss nicht gehört hat. Deswegen ist er eigentlich runtergefallen und nicht wegen dem Produkt. Also das waren so viele Verkettungen und dieses ist bis heute, wenn ihr immer liest, 30 Jahre Flugerfahrung, weißt du, dass Lufthansa Piloten, also die, die die meiste Erfahrung haben, in denen ihr beim LBA nicht die, wie heißt die, die Prototypen, also sprich, wenn du eine VVZ machst, also sprich ein Flugzeug baust, für dich selber, ein Prototyp und der Erstflug darf kein Lufthansa Pilot machen.

[00:38:02] Die Versicherung zahlt das nicht. Ja, weil die, die keine Erfahrung eigentlich in diesem Bereich haben, die haben zwar viele Flugstunden und sind, die haben die höchste Lizenz, aber die werden mit einem sehr hohen Selbstbewusstsein erzogen. Aber die werden nicht auf Können, als fliegerisches Können erzogen, sondern die sind eigentlich, die gehen immer nach dem Automatismus, wie was ablaufen muss. Also die haben da so eine hinterlegte Struktur, aber fliegerisch eben nicht. Und die, wo die Erstflüge machen, die Lufthansa Piloten, die lassen sich ja selten gern was von so einem, sagen wir mal 0815 Schnösel, wo ultra leicht fliegt oder so, wo nur aus dem Gefühl heraus fliegt, was sagen. Also was kommt? Ja, der fällt dir halt wahrscheinlich eher runter, wie der, wo rein praktisch

[00:38:47] das Flur-Produkt bewegt. Also sprich mit einem instinkten Gefühl. Deswegen sind oft Testpiloten keine Lufthansa Linienpiloten bei den Dreiax-Geschichten. Und das steht bei der Versicherung drin. Beim LBA, wenn du eine Versicherung abschließen willst, Erstflug darf kein Lufthansa Berufspilot machen. Interessant, gell? Und so kam es mir da auch. Also sprich, erfahrener Fluglehrer, 30 Jahre Erfahrung im Vielflieger und dann anschließend zerlegt er sich.

[00:39:12] **Lucian Haas:** Jetzt sind wir ein bisschen weit abgeschwiffen. Trotzdem schöne Geschichte. Aber ich will noch mal zurückspringen. Jüngste Wettbewerb. Du warst mit 14 dann auf diesem Wettbewerb. Du warst dabei, dich reinzuschmuggeln. Bist du aufgefliegen? Sofort.

[00:39:27] Sofort. Aber sie haben dich

[00:39:29] **Benjamin Hörburger:** trotzdem fliegen lassen. Ja, das war ganz einfach. Also die haben nichts falsch gemacht.

[00:39:35] Also Greifenburg ist ein Ausbildungsgebiet. 14 darfst du ja Höhenschulungen auch machen. Also mit 14 Jahren darfst du Höhenschläge machen. Und in Greifenburg habe ich dann meinen Höhensflug gemacht mit Flugauftrag. Zwei Fluglehrer und Fluglehrer in der Luft mit Begleitung. Also das heißt, die Ligapiloten damals, der Achim Joos hat gerade frisch seinen Fluglehrer gehabt. Und der Olli Rüssel, der war Fluglehrerassistent. Dann der Rudel Burger war Gleitschirmfluglehrer. Der Stefan Masch war ja keiner. Der war ja nur Nationalchef, Betreuer. Der hat Flugauftrag gemacht und am Landeplatz hat mein Bruder mir einen Empfang genommen mit Flugauftrag. Und so bin ich quasi mit Flugauftrag dann später legal die Liga mitgeflogen. Also nicht Liga, Unichallenge. Und jetzt kommt eigentlich der Witz. Dann bin ich bei der Unichallenge. Ganz blöd, da haben sie mich ja offiziell dann reinnehmen dürfen quasi.

[00:40:21] Ich habe ja die Berechtigung damals von diesem nationalen Wettbewerb, das ist ja kein internationaler, also das heißt, du brauchst keine FAI-Lizenz in dem Sinne, teilnehmen dürfen und war dann über die Flugschule auch versichert.

[00:40:35] Und interessanterweise war es dann so, dass damals, ich glaube, darf ich meinen Namen nennen? Ich darf doch jeden Namen nennen, oder? Von mir aus ja. Also ich tue gerne Namen nennen. War es dann so, dass ich als 14-Jähriger dann mich für die Liga qualifiziert habe, weil die ersten Plätze, die ersten fünf waren eh fix und dann haben die sieben Leute, damals hat man sich qualifizieren müssen, weil der Antrag noch groß war, dann haben sich sieben Leute für die Liga qualifizieren dürfen. Und ich war, also die ersten waren ja die Wettkampfpiloten, wo ich schon dabei war, die Jungen, und die waren fix drin und ich war jedenfalls, habe ich mich qualifiziert. Und hinter mir war dann der, ich glaube damals hat er geheißen, Tobias Schreiner. Der Tobias Schreiner war hinter mir, ein Platz hinter mir und ich habe seinen Liga-Platz weggenommen.

[00:41:23] Jetzt habe ich sogar mich qualifiziert und er nicht. Ja, dann hat er mich sofort beim DHV groß in den Medien hinkriegt. Oder? Das war natürlich blöd für meine Eltern, oder? Weil die hat dann mordeißiger als auf den Deckel da gekriegt und die hat ja nicht gewusst, dass ich Liga da mitfliege. Gab ja noch kein Handy oder irgendwas. Ich war da

dabei zu meinem Bruder zuschauen, wie der Wettbewerb fliegt und darf halt ab und zu schwarz heimlich irgendwo fliegen, oder? Das hat die ja gar nicht so ganz genau mitgekriegt. Wir haben ja vieles verheimlicht. Ja, so war das. Und dann bin ich da Liga mitgeflogen. War cool. Hat Spaß gemacht.

[00:41:58] **Lucian Haas:** Das heißt, obwohl der Tobias Schreiner dich da angeschwärzt hat oder sowas, hat dann der DHV gesagt, okay, er darf trotzdem Liga mitfliegen.

[00:42:05] **Benjamin Hörburger:** Ja, es gab dann ein Sonderverfahren damals, ein kleines. Da habe ich dann inoffiziell, offiziell einen D-Schein erhalten. Den gibt es ja jetzt ja offiziell mittlerweile. Das heißt, du darfst selbstständig fliegen gehen. Ohne Fluglehre in zugelassenen Fluggeländen. Und mit dem Schein hättest du die Möglichkeit gehabt, dann Liga zu fliegen. Aber allerdings, nein, stimmt nicht. Ich bin dann nicht Liga geflogen sofort, weil der Tobias Schreiner hat schon ein ziemliches Fass aufgemacht und meine Eltern hatten um ihre Existenz Angst gehabt. Das war natürlich heiße Zeit. Die hatten ein Riesenhaus zum Abfinanzieren und, und, und. Und Kinder, wo echt manchmal, ich sage mal, bei uns ist das ein Liebesschimpfwort, richtige Arschkrapfen sind.

[00:42:52] Und also viel Scheiß bauen. Habe ja nicht nur beim Fliegen immer Blödsinn gemacht. Das war ja, bei allem haben wir Blödsinn gemacht. Und ja, dann anschließend war es dann so, dass ihr dann eigentlich gewartet habt, bis ich 16 bin. Und mit 16 bin ich dann nochmal los. Bin dann mit 16, glaube ich damals, ich weiß gar nicht, bei der Junior Challenge dann Zweiter geworden oder so. Und dann habe ich offiziell eh mitfliegen dürfen. Also, ich habe mich auch gar nicht mehr, mit 14 damals, wo ich da mitgeflogen bin, habe ich mich auch nicht mehr für die Liga qualifizieren müssen. Also, es war dann so, dass immer der Stefan Mascht, muss ihn da ein bisschen loben, hat wirklich unter Rudel Burger damals auch noch, wenn die Wettbewerbe miteinander waren, die haben immer für die Kinder gestimmt. Und die haben mich nicht gekannt bei der Junior Challenge, damals mit 14. Die haben mich nicht gekannt und haben etwas gemacht,

[00:43:40] was niemand machen würde. Überleg mal, da kommt ein fremdes Kind, keine Eltern dabei. Du hast keinen Kontakt mit den Eltern. Und du sagst, okay, du darfst da jetzt mitfliegen. In Anführungszeichen alpinen, höheren, alpinen Gegend. Und da bin ich mit 14 eben, waren die Aufgaben schon knackig. 75 Kilometer und dann mit denen die Tüten damals. War schon ordentlich. Hat aber funktioniert. War jedenfalls der beste 1-2er-Schirm damals, wo der geflogen ist. Also, habe mich für die Liga qualifiziert und diese 1-2er-Klasse, wenn ich sie jetzt eine B-Klasse nennen würde, die anderen sind ja Hochleister und offene Klasse geflogen, war ich auf alle Fälle dabei. Und dieser Tobias Schreiner, der ist auch ein Hochleister geflogen. Und dann kommt ein 14-Jähriger und fliegt ihm um die Ohren. Und dabei war es einfach so, die waren sehr solide, sichere Zielflieger.

[00:44:27] Und habe eigentlich, ich sage mal, die typischen Weltmeister-Leute sind ja nicht die, die mit Platz 1 davonrennen, sondern die fliegen konstant ins Ziel. Und diese Konstanz hat mir eigentlich weitergeholfen. Und der Olli Rössel, muss man auch sagen, der hat immer in der Luft auf mich geschaut. Der ist an mich hingeflogen damals mit seinem Targa, hat immer runterspiralt, hat geschaut, wo ich bin. Im

[00:44:51] **Lucian Haas:** Wettbewerb auch noch.

[00:44:52] **Benjamin Hörburger:** Immer im Wettbewerb. Also, der hat immer mich begleitet mit und ist immer zu mir dann wieder gekommen, hat wieder geschaut, was Sache ist. Und ist irgendwo optimal reingelandet und hat mich immer beobachtet. Und der hat damals dann echt ein paar Sachen gemacht. Und dann habe ich, apropos GPS, da habe ich meine Erfahrung mit GPS gemacht. Da hat man Akkus drin gehabt und dann nur, da war Foto und GPS. Also, da hat man begonnen gerade zu tracken und sicherheitshalber auch noch ein Foto dabei. Und dann habe ich vom Olli Rössel dann ein GPS gekriegt und habe hinten an dieser Schraube, wo die Akkus drin sind, war das Sicherungsseil dran. Und ich habe statt, dass es in der Mitte bleibt, habe ich quasi das Seil links und rechts im Karabiner. Und jetzt war da Spannung drauf. Jetzt war das GPS verkehrt rum. Und dann wollte ich natürlich aufs GPS gucken, dann dreh ich und dann macht es so plupp und auf einmal fielen die Akkus raus, bing, bing, bing, bing.

[00:45:38] Dann habe ich wieder, oje, oje, dann habe ich wieder auf Foto umschalten müssen und fotografieren, wieder Akkus reinschieben, wieder anmachen. Und das war echt witzig. Also, da waren lauter ganz lustige Sachen dabei. Und da hat helles Spaß gemacht. Und nein, die Betreuung war sehr, sehr gut damals. Und da muss ich immer nur sagen,

danke für dieses, was die da gemacht haben. Also, ich wüsste nicht, ob ich es jetzt so eins zu eins sofort auch machen würde, aber ich glaube schon. Also, ich würde die Verantwortung des Risikos eingehen.

[00:46:09] **Lucian Haas:** Nun hast du jetzt aber keine wirkliche Wettbewerbskarriere gemacht, sondern bist dann eher auf die Schiene Testpilot gegangen. Warum? Ich habe

[00:46:19] **Benjamin Hörburger:** einen Vertrag unterzeichnet, wo das Wettkampffliegen keine Priorität haben durfte. Also, ich wollte beruflich Geld damit verdienen. Der Olli Rössel war ja quasi mein Trainer, kam ja von meiner Gegend, Oberstdorf Region. Und der Olli hat sich damals echt schwer getan, damit Geld zu verdienen. Der Achim Joos war der Letzte, der bei der Bundeswehr angestellt war und das auf beruflicher Bundeswehrschiene gemacht hat, als Profisportler, Berufssportler. Und ja, dann geht da finanziell ja nichts. Also, was willst du denn dann machen? Also, dann musst du dir überlegen, Tandem fliegen, oder? Soll ich jetzt Tandempilot werden? Ja, gut. Tandempilot, das kannst du ja mit 60 auch noch.

[00:47:05] Also, das geht ja überall, wenn du ein gutes Gebiet hast. Also, war dann klar, wenn ich es beruflich machen will, Fluglehrer? Nee, kommt auch nicht in Frage. Und dann bin ich beim Deutschen Ultraleichtverband gewesen damals und die Hand Piloten gesucht. Da war ich 18 Jahre alt. Apropos, habe ich eine Lehre gemacht als Konditor. Und weißt du, warum Konditor? Zuckerbäcker. Weil das war der einzige Job, nach meinem beschissenen, schlechten Schulabschluss, war das der einzige Job, wo man Nachtschicht hat, als Kind Nachtschicht machen darf, dass man tagsüber fliegen gehen darf. Also, die Priorität war ganz... Deswegen hast du

[00:47:43] **Lucian Haas:** Konditor gelernt? Ja,

[00:47:44] **Benjamin Hörburger:** kein Scheiß, ja. Der Job hat mich null interessiert. Nur die Arbeitszeit. Super. Sieben Stunden Arbeitszeit, aber dafür Nachtschicht, oder? Ja, irgendwann checkt man, dass vielleicht Nachtschicht doch nicht so easy ist. Also, wenn man einmal bloß beim Weggehen oder mit Kumpels die Nacht durchgemacht hat und denkt, das wäre easy. Nee, wenn man es machen muss, ist das Ganze was anderes. Und habe dann aber dann bei der Firma Swing... Also, damals war es dann so, dann kam dann der DULV. Und hat der DULV, der Deutsche Ultraleichtverband, hat Motor schon Testpiloten gesucht. Ich habe dazwischen einen Unfall gehabt und bin dann eigentlich durch die Wettkampfschiene kurz mal rausgefallen. Also, und dann hat mich Akrobatik interessiert. Leidschirmakrobatik zu der Zeit. Und habe ja da eben, auch mit 14, 15 habe ich ja probiert, damals Heli fliegen und Gegendreher.

[00:48:33] Man muss sich mal vorstellen, wie mein Vater blöd geguckt hat. Da stehst du in Asprey als Vater, hast dann 30er Wind von vorne, musst gerade da irgend so einen Drachenpiloten, wo es jetzt seit eineinhalb Jahren nicht mehr geflogen ist, raushefen. Und stehst mit dem an der Kante und der Drachen, der ballert. Und dann siehst du im Augenwinkel oben so einen blauen Arcus 1, wo ganz abartige, beschissene Fullstiles fliegt, oder? Und du weißt genau, das ist dein Sohn, der Mann mit 14, der Depp.

[00:49:02] Irgendwie in der Luft habe ich so entschieden, habe ich das Gefühl gehabt, das sollte jetzt eigentlich funktionieren. Was ich gemacht habe, ich habe die Videos, ein halbes Jahr vorher oder drei Monate vorher, habe ich die Videos angeschaut vom DHV, wo der Karl Slezak die Sicherheitstraining am Achensee gemacht hat. Der hat ja eigentlich nur die Aufzeichnungen immer gemacht, wo die Leute abradieren. Und da habe ich dann nur diese Unfälle immer angeschaut und habe gesehen, was die Probleme sind, wo sie machen. Und dann habe ich halt da mit 14 da, mit einem Arcus, weil mit dem Carbon bin ich nicht mehr geflogen, weil der Carbon ging in den Sackflug. Ich bin in diesem Winter dann wegen einem Schrumpeltuch einen Didamskopf dann unterhalb der Felswand eingebombt, weil der Scheiß schon in den Sackflug gegangen ist, weil da Kerrington-Tuch drauf war und das Kerrington hat da Probleme gemacht.

[00:49:47] Und dann bin ich Arcus-Notfrühstück geflogen. Und mit diesem Arcus, ja, da habe ich dann meine Fullstays geflogen und habe da geübt. Und Heli fliegen und sowas habe ich geübt. Ja, das ging alles nicht gut, erst mal. Aber habe keinen Retter gebraucht, nichts, alles gut. Und dann anschließend war es so, dass ich dann Hochleiste fliegen wollte. Und dann habe ich mir von der Firma Swing damals, weil ich bin ja in Arcus geflogen, habe ich mir einen Stratus IV AC rausgelassen. Also, rausgelassen. Kaufe nicht. Also, ich habe den halt angefragt und habe einen Schirm dann gekriegt. Und habe den dann quasi kostenfrei fliegen dürfen. Und da habe ich ja immer noch nicht einen B-Schein gehabt. Das darf man ja auch nicht vergessen.

[00:50:32] Keinen B-Schein und dann aber eine offene Klasse Wettkampfschirm fliegen. Und dann habe ich mit dem auch geübt und bin dann da in Südfranken. Ich kannte, also das Gute ist, ich kannte ja ganz Europa mit allen Wetterlagen. Also, ich kann viele sagen, oh, es ist so ein Dreh. Boah, stark, thermisch und gefährlich und gedüngt. Nee, die wissen nicht, wie der Zyklus von diesem Gebiet funktioniert. Also, die haben einfach keine Erfahrung. Typische Deutsche, der fährt halt um 11.30 Uhr, 12 Uhr zum Startplatz und stellt sich an den höchsten Punkt und packt dann erst mal als erstes seinen Schirm aus. Also, das funktioniert halt im Süden nicht. Sondern im Süden fährst du um 9 Uhr an den Startplatz hoch und ziehst dann erst mal dein Kurzsack an und tust hinten im Lee quasi deinen Schirm fertig machen und nimmst einen Rosetti vor. Das kennen irgendwie die Deutschen nicht so richtig.

[00:51:18] Also, auch die Österreicher nicht. Und Schweizer auch nicht. Ich will jetzt nicht nur auf die Deutschen umhacken, das stimmt nicht ganz. Aber es war typisch, wenn ein Deutscher kam. Deutsche sind halt die meisten Leute ausgebildet worden, muss man dazu sagen. Und dadurch hast du natürlich auch viele dabei gehabt, wo natürlich diese Show abgeliefert hat. Und um halb 12 natürlich ballert es da Vollgas, weil es da thermisch halt mit einem 30er Wind hochbläst. Und gegen Nachmittag sagen wir bis 1, halb 2 geht der Wind auf 40 km/h hoch. Aber das ist ja Aufwind. Also sprich, wenn du draußen bist in der Luft, hast du diesen Wind ja nicht. Und da musst du halt wissen, wenn du halt um 11 Uhr startest, dann hast du nur die Chance bis um halb eins zu landen und dann wird es kritisch. Weil dann hast du die Talwindssysteme, wo dann beginnen zu starten.

[00:52:03] Und in dieser Zeit, wo sie beginnen zu starten, sind ganz viele thermische Ablösungen dabei. Und dann um 14 Uhr sind die Talwinde dann an. Da hast du dann keine so starken Ablösungen mehr, weil dann hast du die starken Talwinde im Tal, wo dann senkrecht halt runterkommst, aber zumindest nicht mehr die Thermik am Boden. Und um 15 Uhr fangt schon wieder der Talwind-Abnehmen an. Und dann kannst du da ganz laminar easy landen. Also das heißt, von 11.30 bis 15 Uhr einfach nicht dort landen gehen, wo offiziell draufsteht, das wäre der offizielle Landeplatz, weil das sind nicht die Landeplätze, wo wir empfehlen würden. Und dann bin ich eben dort mit dem Wettkampfschirm geflogen, also mit den Schirmen überall in jeglichen Bedingungen geflogen. Und dann habe ich gesagt, ich habe nicht daheim warten müssen, bis die Bedingungen mal sportlich werden. Und somit habe ich gute Erfahrungen in Hochleistungen plötzlich gehabt auch.

[00:52:51] Und dann war es dann so, dann habe ich ja dann einen Unfall kassiert, weil ich mit einem Hochleister in Bodennähe rumturnt bin, wie ein Overt bin am Hang. Und wenn mal der Wind dann bei Hangaufwind so 45 Grad von links ankommt, dann gibt es einen Versatz. Dann kommst du dem Hang dann näher und dann tust du feststellen, ui, jetzt ist der Hang aber so nah, dass das nicht mehr ausgeht. Das erkennst du sofort. Das war schon dann klar in diesem Moment, wo du einleitest, schaust du und siehst, das geht nicht auf. Und dann bin ich da einbommt. Das hat mich dann ziemlich in meiner Karriere als Skispringer und als Langläufer wie auch beim Fliegen erstmal nach hinten gehauen, weil die Verletzung am Fuß, das war nur am Sprunggelenk, ziemlich beschissen war. Also die hat eine hohe Wartezeit mit einer, ich sage mal, verbundenen ewigen Zeit, bis das wieder einigermaßen ganz war mit OP und Gedöns und Scheiße, hat das ziemlich lang gedauert.

[00:53:43] Ich glaube, das hat mir ein halbes Jahr mal komplett rausgeschossen. Und dass sie anfällig war, dass sie mir immer gern mal was bricht, das hat es schon gegeben. Das war aber immer, ich sage mal, dieses mit dem Winkovern, das war jetzt eigentlich sowas von Grund auf dämlich. Das habe ich schon gewusst an dem Morgen, dass sie heute irgendwie vom Gefühl her das nicht ganz so sitzt. Und mein Bruder hat dann gesagt, warum fliegst du eigentlich mit dem Hochleister gerade rum, weil das ist eh schon dann thermisch. Also am Abend habe ich aufgehört, im laminaren Wind zu winken oben und wollte am Morgen bei den ersten thermischen Bedingungen wieder genau so rein starten. Und das war halt dann die Lektion. Dämlich angestellt, gleich blödbrochen. Puff, fertig. Also da gab es kein Lehrgeld, da gab es gleich Schmerzensgeld. Ja, und dann anschließend kam dann der Job dazu und dann wollte ich tagsüber wieder trainieren, anfangen, fliegen.

[00:54:32] Dann wollte ich Kombinationen natürlich auch Vollgas trainieren. Habe dann gewusst, ich muss irgendwie wieder auf die Beine kommen. Dann hat das ziemlich lang gedauert. Also nach einem halben Jahr habe ich erst wieder anfangen können. Dann war schon mal locker ein Jahr raus. Und dann bin ich ja eh schon dann bald mal 18 geworden. Und dann mit 18 habe ich dann geschaut, hat der Dulf ausgeschrieben, bin ja im Motorschirm dann geflogen, habe viele Lizenzen parallel gemacht, weil ich habe ja dann nicht so richtig sporteln können. Dann habe ich halt lieber Geld in

Lizenzen investiert. Also mein ganzes Lehrgeld habe ich verblasen in Lizenzen. Also sprich, ich habe meinen Dreiax-Schein gemacht. Ich habe einen Fluglehrer am Dreiax gemacht. Ne, den habe ich ja später gemacht. Aber ich habe einen Motorschirmschein gemacht. Ich habe einen Dreik-Schein gemacht. Ich habe lauter Sachen gemacht. Habe Segelfliegen angefangen. Wollte dann PPL A dann eigentlich sogar machen, weil ich wollte unbedingt Kunstflug fliegen offiziell und und und und und und dann der Rest des Geldes, was mit Tandemfliegen und heimlich von meinen Eltern Schirme aus dem Lager klauen.

[00:55:27] wo wir alt waren und heimlich bei Ebay, da kam ich auf Ebay, Kleinanzeigen verkaufen. Mit dem Geld habe ich dann das Geld verblasen, dann zum Mieten von Fliegern, von ULs, dass sie da so quasi viele Stunden reisen kann. Bei uns am Platz hat man dann UL mieten können. Und dann habe ich dann habe ich gleich mal gesagt, ich nehme da so ein 30er Paket. Also 30 Stunden gefühlt ist für mich ja wenig gewesen. Dann habe ich ein 30er Paket und da konnte man nur 10er Pakete buchen. Und dann hat damals der Franz Schnell am Flugplatz dann zu mir gesagt, ja gar kein Problem, du kriegst es, ich mache dir einen Rabatt und hat mir damals für einen Sportpreis

[00:56:02] das quasi dieses 30er Stunden Paket Vermietung da verkauft. Und das coole war, ich habe noch gar kein Geld gehabt dafür. Dann habe ich ihm dann habe ich ihm dann habe ich Stundenfliegen angefangen, ich Schweinehund und habe im Hintergrund habe ich für meine Eltern Schirme aus dem Regal mopsen müssen, wo ich schon alt war und habe die bei Ebay kleinen Zeichen verkauft, das Geld angekriegt und habe immer so, irgendwas läuft mit der Bank nicht, mit der Überweisung schon wieder nicht. Also wenn ein junger Kerl das anfängt, der lügt wie gedruckt, glaubt ihr nicht.

[00:56:34] Das heißt, der hat einfach keine Kohle. Aber der Franz hat das schon gecheckt, oder dem ging das jetzt nicht um die Kohle und hat da gesagt, du pass auf, zahl die Kohle einfach, schau, dass du die Kohle herbringst, darfst trotzdem weiterfliegen, aber bring sie einfach her. Und dann hat das auch funktioniert. Jedenfalls, ja, und dann habe ich beim DULF eben dort durch die Lizenzen gehabt, habe beim Deutschen Ultraleitverband im Motorbereich anfangen dürfen, zum Testen. Damals war der Schüler Stefan dabei und da hatte Walter Holzmüller mit dem Schüler Stefan hat so eine K-Prüfungsgeschichte ausgeschrieben, dass man die Kompatibilität zwischen Motor und Schirm prüfen darf. Und dann bin ich da mit der Angaros gegangen und bin da damals vom Liga Wettbewerb zurückgekommen direkt, mit dem Hochleister dahin gefahren und habe dann mit dem Hochleister dort eben

[00:57:21] das machen dürfen und die Manöver fliegen beschleunigen die Klappe und sowas und da hat die eh schon gesagt, wer kommt mit dem Hochleister, ist der bescheuert oder was? Also, zum Klapper vorfliegen nimmst du ja eigentlich einen A-Schirm, aber ich war drunter, habe mich wohlgeföhlt, ich habe genau gewusst, was der Schirm kann und was ich kann und dann ist es einfach so, du musst es mit dem machen, wo du dich wohlföhlt, wo du eingeflogen bist, alles. Deswegen zum Beispiel versteht man auch, warum Chrigel Maurer mit dem älteren X-Alp-Schirm lieber fliegt wie mit dem neuen, weil einfach er unter diesem Schirm eine Einheit ist und vielleicht geht der neue einen Hauch, einen Zehntel besser, aber das bringt dir nichts, wenn du dich nicht 100 % wohlföhlt, also. Und ja, so war es dann eigentlich auch, dann hat Dulf dann festgestellt, hey, da gibt es so einen ganz jungen Typen, der kann wahnsinnig gut mit Motor auch umgehen

[00:58:11] und wo Motor geflogen ist in der Zeit. Also, der motorische Markt ist explodiert, Arcus II, Powerplay, Sting, meist verkauft sich die Schirm dann nach LDK-Zeiten, also von einem Produkt 10.000 verkauft worden oder 12.000, muss man mal in Güntherwöl fragen, mit dem hat er sich saniert jeden Fall, nicht mit den Produkten, die danach gekommen sind und

[00:58:33] da wird er mich jetzt schimpfen, aber jeden Fall war es dann so, dass es dann, so war das in der Zeit dass ich dann einen Job gekriegt habe beim Dulf, Also bin dann als Freelancer angestellt worden als Testpilot, und dann wollten die auch Zulassungen mit haben, und dann hat Firma Swing sofort suchen angefangen nach einem Testpilot, und dann bin ich zu Firma Swing gekommen und habe mich da quasi beworben, und hat schon der Hartmann Michel und der Günther Wölk gesagt, oh ja, stimmt, hey, wenn der kleine Hörbacher kommt, sofort reinholen und dann hat die mich reingeholt, also mehr oder weniger haben wir uns da gesucht und die gefunden und haben dann gesagt, die haben der Motor schon eben auch entwickelt und da war das hochinteressant, weil das Motor, ich habe ja Testfliegen gar nicht gekannt, muss man ehrlich sagen,

[00:59:18] also das kennt auch keiner von den Otto-Normal-Verbrauchern draußen, die wissen ja gar nicht, wie das wirklich aussieht, da verfolgt ja keiner genau, wie ihr Entwicklungsteam arbeitet, die sieht man mal irgendwo fliegen und dann wieder nicht, aber das war dann so, dass er dann damals der Manuel Grotschi hat dann für den Motorschirm, wie hat denn der geheißt, naja, genau, naja, da haben wir immer gesagt, naja, hat er einen Schirm gebaut, der soll 18 Quadratmeter, projiziert 18 Quadratmeter, glaube ich waren es damals, oder 20, ich weiß nicht mehr, irgend sowas und da soll man 240 Kilo oder 250 Kilo drunter hängen mit Trimmer und Beschleuniger und damals war nur der Trend, man muss gucken, wie die Schirme auf Klapper reagieren, die müssen einfach nur schaffen

[01:00:03] Zulassung 3 damals, Klassifizierung 3 und dann bin ich dort rausgeflogen mit dem Tandem und hab dann dort mit dem Schirm probiert, da hat man das Messfeld eingesetzt, irgendwie in diesen Klapperbereich zu kommen und hab geschaut, dass man ja nicht drauf reagiert oder Einfluss nimmt und dann ging das schon ziemlich ab, da hast du in Klapper geflogen und da hast du immer gleich so bei der Rolle geflogen, also Kleimer hat sie immer einmal drüber geschmissen, das war einfach durch die Energie heraus, oder? Das ist ja wie du mit so einem Speedwing quasi eine Bremse einsetzt, da hast du dich einmal drüber und so war das schon bei dem Klapper, eigentlich harmlos, weil der hat es immer gleich gemacht, also da kam kein Aha, sondern das hat dann Puff und dann rum einmal und wieder fertig und da hast du immer da, von außen hat es spektakulär ausgeschoben und ich hab gedacht, das ist schon normal und dann hab ich gedacht, ja gut, das ist halt so, der Job des Testpiloten und dann mit 240 Kilo dann steuern und trudeln, das ging irgendwie, aber es war alles andere auskontrolliert, aber dadurch, dass der Manuel Croci, hab ich gedacht, der wäre der volle Profi darin, dadurch,

[01:01:02] dass da so die Sina ruhig geblieben ist, hab ich gedacht, das gehört so, also der hat es schon im Griff und der wiederum hat dadurch, dass der Benni Hörburger ja neu ist und so tiefenentspannt das Ganze sieht und auch so ruhig bleibt, darf er jetzt nicht seine Blöße geben als Kapo und hat mit Hoseängsten einfach halt quasi mit mir zusammen im Tandem diesen kleinen Schirm mit 240 Kilo durchtestet und

[01:01:28] dann sind wir auch zusammen mit dem Schirm dann in einer schlechten Vorbereitung, hab auch gedacht, das gehört so, da ist man über den Seegang und hat einfach nur eine Schwimmweste anzogen und nicht eine Schwimmweste, die dann aufbläst, sondern so eine Surfschwimmweste und dann sind wir da raus geflogen und dann haben wir das ganze Testen überlebt und so wie es dann immer ist, dann bist du, dann fällt dann quasi von dir eine wahnsinns Last und dann musst du nur landen gehen und dann hat der Manuel Croci damals beim 28. Januar, 27. Januar,

[01:02:02] einen Kreis beim Ticin damals, am Lange Montjori rauswärts zu setzen und mit so einem kleinen Schirm mit dem Gewicht und einem Motorschirm, der hat ja Nullleistung, sind wir dann 150 Meter vorm Ufer im Wasser bei draußen Temperatur minus 4 Grad oder 5 Grad Wassertemperatur zweieinhalb Grad, drei Grad plus ohne Rettungsboot mit einer scheiß Schwimmweste im Tandem dann dort im Wasser gestanden. Kannst dir das vorstellen, du stirbst bei der Landung nicht wegen dem Testflug? So eine Scheiße.

[01:02:37] **Lucian Haas:** Der Testflug hat sich mehrfach über die Kappe geschmissen und sonst was, aber letzten Endes landest du gelandet normal im See, aber der hat halt Minus, nein nicht Minus, aber hat halt zwei Grad und sonst was. Zwei Grad, ja. Wie seid ihr denn dann ans Ufer gekommen? Das

[01:02:52] **Benjamin Hörburger:** große Glück war, dass ich mich schneller befreit hab. Ich hab dann gewusst, es geht in die Hose. Der Manuel war Pilot quasi, oder? Und hat dann den Kreis gesagt, ey Scheiße, das geht nicht auf. Und dann hab ich sofort meinen Gurt aufgemacht und bei der Wässerung bin ich dann schon weg. Hab dann gesagt,

[01:03:13] Manuel, also ich hab immer Respekt vor ihm gehabt, höchsten Respekt. Und dort hab ich das erste Mal gesagt, Manuel, du Arschloch. Weil ich wusste, das ist jetzt Scheiße. Und dann bin ich da raus geschwommen und das krasse war, diese 150 Meter, also ich hab frei schwimmen können. Und ich bin ja ein Vielplauderer, hört man ja, bin ich dort am Ufer ankommen und hab mich nicht mehr bewegen können. Da war alles schon starr. Also, diese 150 Meter hätten keine fünf Meter mehr sein dürfen, dann hätte ich eigentlich, auch wenn der hätte stehen können, hätte ich es nicht mehr raus geschafft. Krass, weil die Klamotten so schwer waren, die Schwimmwäsche, die so beschissen war und wenig Auftrieb gegeben hat und kein Trockenanzug, lauter, alles Vorrichtungen, wo nicht funktioniert hat.

[01:03:58] Und der Manuel,

[01:04:03] der hat auch rausgeschwommen, wo man hat erst spät stehen können und der hat sich befreit und ist eine Stelle, wo man hat früher laufen können. Also, wo halt das Kiesbett weiter reingeht, im Hingang und ist dort dann raus, weil der wohnt ja dort, der ist ja dort auch baden gegangen, ist dann dort rausgegangen und hat sich aber durch Glück auch noch befreien können. Da haben wir dann gewusst, also wenn da allein ins Wasser gehst, du hast keine Überlebenschance, also das ist schon, puh, das war jetzt alles mal richtig viel Glück. Ja, ab dem Zeitpunkt haben wir lieber über Grund getestet, wie über kalten Wasser ohne Boden. Das kann ich jedem empfehlen, wenn sie Akku probiert oder irgendwas, geht es einfach über den Wald und am besten einen Wald, wo nicht die oberhohe Dichte hat, weil, also sprich, Laub, Laubwälder sind gut, weil das sieht man, wenn jemand drinnen hängt und Fichten und sowas, da hebt der Gleitschirm schlecht dran.

[01:04:54] Also, wenn du da in den Wald gehst, dann verrutscht du meistens zwischen den Äschen durch und die Rettungsleute sehen die nicht. Also deswegen, Laubwälder sind zum Testen und Akku fliegen eigentlich super. Das muss man lassen. Also, da sieht man das Schirm immer drinnen hängen, der bleibt meistens in der Krone hängen und verletzungsmäßig kennt ja eigentlich keiner, wo es sich, wenn er in die Bäume geht, wirklich verletzt hat. Also, bei Wasser kennt die Meere die Verletzte, aber im Wald eigentlich weniger.

[01:05:21] **Lucian Haas:** War dieses Erlebnis mit dem, nicht Absturz,

[01:05:26] aber mit der Entzündung, sage ich mal, im Wasser und dem Rausschwimmen bei zwei Grad Celsius und so was, war das im Grunde deine bisher gefährlichste Situation? Nee, nee, nee, das ist ja viel

[01:05:37] **Benjamin Hörburger:** gefährlicher später. Aber dieses, wirst du immer erst danach bewusst, wie gefährlich was war. Also, das ist ja das Gute. Also, erst danach weißt du, oh, das war Kacke. Also, ich habe mehrere gefährliche Sachen gehabt. Ich bin in Monte Baldo oben gesort, habe gesehen, unten die Wolken machen zu und war mir sicher,

[01:05:56] oh, dann komme ich auch raus aus der Wolke. Dann war es aber so, dass halt viel Wind oben war und ich bin eigentlich auf der Stelle gestanden und mein GPS hat nur die Richtung angezeigt. Damals, das war noch nicht so, dass da dein Dreck dahinter aufgespeichert hat, sondern da hast du als, ich sage mal, als, die hat Flugrichtung angegeben. Da hat er immer nur gezeigt, wo, wo quasi Westen ist, oder? Und, das Garmin, was weiß ich, wie das geheißen hat damals. Aber ist ja wurscht, jeden Fall war es dann so, dann auf einmal gehen die Wolken auf und du siehst auf dem Radio, du bist hoch, also du bist deutlich über Gipfelhöhe und dann gehen die Wolken auf, aber du siehst nur dort, wo die Wolken aufgehen, dass da Felsen sind. Und dann sagst du dir, wo sind bei Monte Baldo Felsen, wenn du über Gipfelhöhe bist? Ja, das heißt, ich bin in dem Wind gestanden, bin, habe immer von der Richtung her, Richtung Westen gezeigt zwar,

[01:06:47] aber ich habe gar keine Vorwärtsfahrt gehabt und bin quasi das Gelände entlang geflogen, Richtung, Richtung Süden, im Endeffekt, ausgerichtet mit meinem GPS in der Nase auf Westen und bin abgedriftet bis zu den Felsen links oben, wo dann die Wolken waren. Also sprich, ich bin vier Kilometer in die verkehrte Richtung geflogen und war mir sicher, ich fliege richtig. Aber es hat ewig gedauert, da habe ich gedacht, das gibt es gar nicht, wann gehen die Wolken auf? Und dann ist eh der Puls schon oben und, ähm, und dann denkst du dir, ja, eigentlich kann nichts passieren, rein Vario bist du über dem Gipfel, also daher, dann kommst du halt im Seitental raus, aber der Berg geht ja Richtung Süden,

[01:07:27] 400 Meter Höhe wie, äh, der Monte Baldo selber, ähm, der Grat und, ja, und dann bin ich halt dort an dem Felsgrat rausgekommen und halt unter Gipfelhöhe und habe dann gesehen, oh, Felsen und Wolken wieder zu. Und dann habe ich gewusst, okay, dann habe ich sofort realisiert, ah, scheiße, ich fliege nicht vorwärts, mich trifft jetzt ab und dann bin ich Vollgas geflogen. Aber ab dem Zeitpunkt habe ich dann Rolle auf Rolle gedrückt, also sprich, wie Schleuniger durchgedrückt und dann habe ich Vorwärtsfahrt gehabt

[01:07:57] und dann bin ich über dem Gardasee in der Affenhöhe rausgekommen und habe gedacht, oje, oje, oje. Das war apropos, ähm, dieselbe Zeit, wo ich mit einem Hochleister unterwegs war, ähm, bei der, bei dieser DULF, ähm, K-Prüfungstestphase, wo sie mich da damals reingenommen hat. Das war dort einer der Flüge, wo der coole Wettkampfpilot, der Junge, da sagt er, weißt du was, klar, da fliege ich noch, oder, jaja, so schnell geht das mit der Wolkenfliegerei. Ratz, fatz, bist weg

[01:08:27] da bist du dann fällig. Ja, es gab schon mehrere gefährliche Sachen, aber das war unter anderem, bei Swing war das, äh, mit dem Weißsand ganz lustig und, ähm, dann später über Grund, die Testerei über der Wiese, ich hab dann diese, gefährlich sind immer die Schirme von denen, wo man es nicht erwartet, beim Testen. Und oft sind Sachen gefährlich, wo man dann später erst rauskriegt, ähm, wie knapp sowas sein kann. Also, sprich, ähm, du testest ein Tandem, der spiralt weit über 30 Meter pro Sekunde, kann man sich gar nicht vorstellen, als normaler, aber es gibt Tandems, die können so richtig Gas geben. Und die geben so Gas, und du kennst das gar nicht, das heißt, man kann die dann nicht mehr ausleiten. Man braucht beide Hände an der Außenseite zum Ziehen, dass die ausleiten.

[01:09:12] Dann sagen dann viele Testpiloten, ah, wa, nee, die haben noch nie richtig Tandems getestet. Also, und man hat das dann gehabt, oder? Und dann haben wir spiralt, und das Ding hat sich stabilisiert, voll in die Zentrifuge gegangen, geht direkt, super, Drehmoment, die Kraft geht hoch, dir gehen halb die Lichter aus, und du willst ausleiten, weil du sagst, stabil, und dann ziehst du an der Bremse, und du kannst sie nicht ziehen, weil die Kraft so hoch ist. Und dann sagst du, ah, ja, ja, was tust du denn dann? Ja, ganz einfach. Dann, ähm, probierst mit beiden Händen zu ziehen. Und wenn das nicht aufgeht, dann musst du hoffen, dass du an den Retter kommst. Und dann spielst du, dass deine Hand, wo da dran hängt, und du jetzt rüber kreischst und probierst, mit der zweiten Hand, diese Bremse zu ziehen, dass du die zweite Hand schon fast nicht hochbringst mehr.

[01:09:58] Und dann weißt du, wie hoch die Kraft ist. Und vorne hockt einer drinnen, der, wo hofft und denkt, du weißt, was du tust. Das war mal, ich glaub, das war damals der Thorsten, der Siegel-Thorsten ist da mitgeflogen. Der, für den war nur eins gefährlich, ähm, der Schirm hat geneigt zu Schnalzkklappen, und da muss man zu zweit die Klappe machen auch. Aber, boah, der Schirm hat dann ausgeleitet, sonst hätte man nicht mehr hier hocken. Und, äh, und dann hat der Schirm zu Schnalzkklappen geneigt, und dann hat er die B vorspannen müssen, als Passagier. Also, der hat sich vorne hingekriegt, und hat die B genommen, und hat dann gezogen, dass wir die Größe von Klappe hinkriegen. Die waren immer zu klein. Und ich hab dann die A genommen, und dann haben wir eins, zwei, drei, und haben gezogen, und dann ist der Schirm richtig schön groß gekommen, und ich hab dann die A losgelassen, und normalerweise hast du dann so Zeit. Der fällt dann rein, erst mal, und dann fängt von Mitte auf rausrutschen an, und du kannst quasi drei Rute loslassen, oder?

[01:10:46] Dein Handy wegnehmen. Jetzt war's aber so. Der, der Klappe ist richtig schön reingekommen, und so wie er reingekommen ist, ist er in doppelter Geschwindigkeit wieder aufgegangen. Und jetzt hat der, ja, der Thorsten hat seine Hände nur an der B gehabt, und da waren ja, kennst du ja, vom Tandem kennst du ja die Leinenschlösser, die sind so riesig. Ja, und die Leinenschlösser haben quasi dem seinen Finger zusammengehauen, und dann war sein, damals Ringfinger, glaub ich, war dann gebrochen, oder irgendwie so. Oder hat er, oder Kapselriss, irgendeine Scheiße hat er dann gehabt. Also, auf alle Fälle hat der maußmäßig gejammert dann. Und was waren hochgefährlich? Ja, beim Testen hast du schon immer wieder Sachen, die hochgefährlich sind, aber, aber mittlerweile, du hast ja eine Erfahrung, Schatz, wenn du da zigtausende Klapper geflogen hast, und ich hab ja beruflich noch nie was anderes dann gemacht, außer Konditor und jetzt Testpilot.

[01:11:32] **Lucian Haas:** Wo wir übers Testpilotendasein sprechen, worin liegen denn, was würdest du sagen, worin liegen gerade deine Stärken als Testpilot? Was machst du besonders gut? Puh,

[01:11:43] **Benjamin Hörburger:** ähm, danke Mama und Papa, ganz einfach, ähm, ich hab in kurzer Zeit durch mein Gewicht, wenig Gewicht, alte Schirme in allen Generationen durchfliegen müssen, bis zu dem heutigen Stand, oder? Also, ich bin von Baujahr 87 bis, ähm, Baujahr 2000, bin ich ja innerhalb von, ich sag mal, sechs Jahren, sieben Jahren, alle Schirme durchgeflogen dort, oder? Wo, ähm, und, äh, und somit hab ich dann als Kind, speicherst du dir gewisse Gefühle ab, die, die, die, also sprich auch,

[01:12:21] muss man vergleichen, ich muss jetzt andauern, muss ich vergleichen, also sprich, wenn ihr Bremse einstellt, muss ich sofort in den selben Bedingungen die andere Bremse wieder fliegen, sonst kann ich dir nicht sagen, ob das besser oder schlechter ist, also, und früher war das so, da haben wir dann diese Werdegänge da, und ich hab ja durch die Flugschule, und weil ich so verpflichtet war, am Übungshang zu sein, hab ich damals, ähm, dort dann immer mitgekriegt, was eigentlich die Problematiken sind, von den Leuten da draußen, und von den Produkten, man hat gesehen, welche Produkte gut sind, welche nicht gut sind, und was bei denen anders ist, also, ich hab mich immer mit

der Materie auseinandergesetzt, und ich glaub, das ist der ganz große Punkt, der Hannes meint immer, ähm, bei mir ist wahrscheinlich, ähm, der sagt immer, der Ehrgeiz, ich bin absolut, ähm,

[01:13:04] ehrgeizig, und, äh, sehr perfektionistisch orientiert, auch wenn ich total chaotisch wirk, ähm, bin ich eben, in meiner, in meinem beruflichen Sinne, ähm, ein Anstreben des klassischen Leistungssportler, also, total zielorientiert alles, also, ich kann, ich kann, äh, ich hab kein Problem mich zu quälen, das zeigt ja auch die Konditorlehre, also, ich weiß, dass diese Ausbildung scheiße wird, und diese Arbeitszeit, aber, das, äh,nehm ich gern für ein bisschen mehr Tagesfreizeit in Kauf, obwohl ich auch nur dafür nur viel weniger Geld krieg, eigentlich, das war ja einer der schlecht bezahltesten Jobs, eigentlich, und, ähm, ich glaub, das ist die ganz große Stärke, dass ich mich brutal auf die Masse orientier, also, ich kann, ich kenn und kann gut einschätzen, welches Produkt welche Masse glücklich macht und welche nicht.

[01:13:53] Und, ich kenn die Problematiken, wie du zum Beispiel mit der Leinen gehabt hast beim Maestro, bei diesen High-B-Produkten, wo dann unumantelte Leinen drinnen sind, wo Kombinationen gefahren werden, das Hauptsache so dünn wie möglich und, ähm, wenig Widerstand, aber trotzdem mit der höchsten Festigkeit, hast du ja das Thema eben damals gehabt, das Sortieren fällt dir da schwerer, und das ist einfach ein Gifusselle, oder, du, du schmeißt den Schirm in eine Sette hin und laufst dann weg,

[01:14:20] aber diese Kompromisse sind genau mein Job, dass ich die vorher schon angebe und sage, dieses wird auf uns zukommen und wir müssen dann abwägen, ist es uns das wert, oder nicht. Oder? Und, da hast du ja dann damals, ähm, dein Feedback gegeben, und, äh, da war es mir schon bekannt eben, dass dieses Problem kommt. Und da bin ich dann, ähm, also du musst immer kritisch sein als Testpilot, also du musst sofort, ähm, die Kriterien erläutern und du darfst nicht pro Produkt und pro Firma sein, in dem Sinn. Das heißt, du bist der eingebaute Kritiker, so. Genau, du bist immer kritisch, genau. Das ist dein Job. Sei ja nicht der, wo dem, dem, äh, ich sag mal, dem Designer den Hintern wischt. Dann bist du bald arbeitslos und die Firma verkauft wenig Schirme.

[01:15:08] **Lucian Haas:** Jetzt arbeitest du ja Fiffi. Ja. Und da habt ihr wirklich vom, ähm, Solar ganz unten ein A bis jetzt Skala, ähm, halt oben ein C, alle möglichen Schirme drin. Ja. Wie ist das denn, kann man als einzelner Testpilot wirklich ein Gefühl für so unterschiedliche Schirmklassen haben, dass man sagen kann, das passt jetzt für diese? Weil, ich meine, ein C-Pilot wird natürlich was ganz anderes haben wollen als ein A-Pilot oder haben müssen. Wie kann man da so fein differenzieren? Weil, meistens, also ich kenne ja viele Leute, die sagen, ich fliege immer C-Schirme und wenn sie dann mal auf ein Low B umsteigen, sagen, äh, was ist das denn für eine lahme Kiste und sagen einfach nur, das passt mir nicht und gefällt mir nicht und sonstiges. Ja, ist auch

[01:15:51] **Benjamin Hörburger:** schon psychologisch das Thema natürlich, oder? Aber wie, wie

[01:15:54] **Lucian Haas:** kannst du dich darauf einstellen zu sagen, okay, jetzt habe ich den Mindset eines Low B-Piloten und das teste ich jetzt.

[01:16:00] **Benjamin Hörburger:** Du musst dich an der Masse orientieren. Also, das ist ganz, ganz wichtig. Also, welche Masse, also erstmal machst du deinen Hauptgeschmack, den musst, also du musst, ich selber habe kein, ähm, wie soll man das sagen, das wäre jetzt klug, wenn ich sage, ich habe keinen Geschmack, meine Frau ist sehr hübsch, ähm, aber, haha, aber, aber, aber ich selber habe eigentlich, bin geschmacksneutral und das ist wahrscheinlich der Punkt und ich habe damals bei Swing einen Vertrag unterschrieben, dass ich, ähm, bereit bin, meine, meine beginnende Wettkampfkariere sofort zu beenden. Also sprich, ähm, mich ausschließlich für die Entwicklung zu opfern und, äh, und alle Testpiloten, egal welchen Namen sie haben, haben immer nebenbei was anderes gemacht

[01:16:47] und das habe ich nie gemacht, also ich war immer hauptberuflich, ab meinem 18. Lebensjahr, war ich hauptberuflich Testpilot und, äh, dadurch war es oft, also mein Werdegang und mein Lehrstuhl der Firma Swing, Hartmann Michael war mein Chef, ähm, da, also mein absoluter Vorgesetzter in der, in der Praxis und Hartmann Michael war, ähm, oder ist, ähm, habe schon länger noch mal mit ihm kommuniziert, schade eigentlich, ähm, war auf alle Fälle ein wahnsinnig guter Lehrmeister, also nicht in dem Sinn, was das Arbeiten betrifft, ähm, mit sozialem Klima, also, sondern, der hat dich abgehärtet, also, der, der bei diesen Bewerbungen, was ich nicht gewusst habe, es waren ja noch mal vier andere damals auch da als Testpilot und, die sind alle durchgefallen, weil sie, ähm,

[01:17:33] sich nicht, ähm, zu quälen können, also, sprich, einfach nur für dieses Dasein und für mich gab es nur das Fliegen, also, ich weiß keine Familienfeste, weggehen, Freundeskreis, bin ja erzogen worden, eben, durch die Sommerferien, dass ich keine Bindung zu, äh, nach Hause gehabt habe, also, sprich, war es für mich kein Problem, dem Wetter hinterherzureisen und somit lernst du verschiedenst die Flugschulen in der ganzen Welt kennen, also, das heißt, wenn du in deinem Hausberg ein toller Pilot bist und ein Superpilot und dich alle an der Wasserkuppe beispielsweise, ich sage mal, von der Ecke kommst du ja ursprünglich oder wohnst du da noch?

[01:18:06] **Lucian Haas:** Nein, ich habe in, an der Wasserkuppe, an der Wasserkuppe habe ich nur gelernt, am Anfang wollte, Kurse angeboten haben, das war der Grund und die haben geschrieben auf ihrer Homepage, in alle Windrichtungen können wir Schulungsgelände anbieten, sage ich, passt, ich will ja in dieser Woche auch wirklich fliegen lernen oder zumindest den Anfang machen und das war der Grund, ich wohne selber in Bonn, also, ich bin auch an die Wasserkuppe dann 200 Kilometer hingefahren oder 250, was das ist.

[01:18:30] **Benjamin Hörburger:** Ja, ja, eben, und jetzt musst du dir vorstellen, jetzt, von mir aus, halt, in Bonn gibt es jetzt ja keine richtigen Hausberge, Köln, Bonn,

[01:18:42] **Lucian Haas:** Übungshügel, aber man kann auch da fliegen.

[01:18:44] **Benjamin Hörburger:** Nein, nein, also kleine Hügel machen gerade am meisten Spaß, sich raustricksen und rauskurbeln ist eh lustig, also, das heißt, nicht immer die größte Felswand stand das teuerste Fliegen, das stimmt überhaupt nicht, das ist das anspruchsvollste Fliegen, weil dort am wenigsten Sicherheitsfaktor vom Gelände her gibt, also, relaxen tue ich lieber in Gebieten, wo es so ist und viel Gegend ist, wo du einfach irgendwo abhocken kannst, also, daher, als Testpilot ist man nicht waghalsig mutig und man genießt genauso die Fliegerei, aber wenn du an so einem Übungshang lebst, also an deinem Hausberg lebst und dort auch der Beste bist, wirst du keineswegs ansatzweise ein guter Testpilot werden, weil du hast keinen Einblick, wie die ganzen Flugschulen funktionieren und was für unterschiedliche Geschmäcker von Gebieten gibt, wo die Leute anspricht, also, sprich, zum Beispiel, gehen wir nach Italien runter, das kennt jeder, Bassano und man wundert sich, es kommt ein Hochleister reingeflogen, der Typ hat beim Starten kaum, er wirklich kaum geschafft in die Luft zu kommen, das hat sehr spannend ausgeschaut, aber anschließend am Landeplatz, nach 5 Stunden landet der und der landet neben dir und dann setzt der der Helm ab und du tust feststellen, der Typ ist schon Mitte 60 und fliegt ein Hochleister, also, sprich, die stehen eher auf Hochleister und, aber nicht auf die Leistung an sich, sondern auf die psychologische Leistung nach der Optik, es muss ein tiefer gelegter sein, ein tiefer gelegtes Auto sein, quasi, mit breiten Schlappen und muss sportlich wirken, auch, wenn man diese Leistung gar nicht ansatzweise jetzt rausfliegt, außer solche Kameraden, wie es früher gegeben hat, Luca Donini und Konsortius und Maurizio Bordigal und so, die schon,

[01:20:21] aber sonst, die stehen auf gestreckte Schirme und damals hat dann, da kann ich nur eins sagen, wir machen sehr genaue Vergleichsflüge und Testflüge und tun da Daten sammeln und Referenzen machen, in welchen Bedingungen, also,

[01:20:36] der Schirm besser funktioniert und zum Beispiel, ganz interessant, war es so, dass damals, im Frühjahr, der Astral 6 rausgekommen ist, man hat den Mistral 6 gehabt, also, ein 1 bis 2er und dann kam der 2er Astral 6 und der Astral 6 hat

[01:20:56] eine mordsmäßige Streckung gehabt, ich weiß nicht mehr, halt, keine Ahnung, irgendwas über 6 oder irgendwas, aber jedenfalls war es dann so, dass der Schirm optisch wahnsinnig gut gewirkt hat, das neue Design ist gerade gekommen mit den neuen Domenico Tüchern, die neuen Farben, Mordsfotoshooting, dann in Dolomiten und Gedöns und Mods, pipapo und die Italiener haben gesagt, was für ein Wahnsinns-Geppel, der hat richtig Leistung und der Astral 5 war eher plump und sehr solide und einfach, weil der das Gefühl gegeben hat, dass er plump ist, haben die Leute gedacht, der hat weniger Leistung und wenn es den Schirm anspruchsvoller anfühlt, denken die Leute, der hat mehr Leistung. Zum Leistungsflüge machen, Datenflüge machen, brauchen Testpiloten, ich sage mal, draußen jeder Fluglehrer fast jeder Fluglehrer ist Testpilot, weil zumindest tun die mit einem Flug oder zwei Flügen dein Produkt sofort bewerten, wo du quasi ein halbes Jahr verbracht hast als hauptberuflicher Pilot dran, aber genau das ist der Moment, also der erste Moment muss überzeugen und wie tut der erste Moment überzeugen,

[01:21:59] wenn ich jetzt einen Italiener haben möchte, wo er so einen Schirm kauft, dann mache ich einen Schirm, wo er hohe Streckung hat, die stehen auf Streckung, Franzosen auch sehr und mache am besten einen C-Schirm, weil gerade die C-Klasse lieben die oder damals Zweierklasse lieben sie und dann haben die Italiener gesagt, wie gut der geht und wie toll dieser Astral geht, dieser 6er Astral und bei der Leistungsvergleichsflüge, da brauchen wir ja ungefähr so 25 bis 30 Flüge Minimum, dass wir grob wissen,

[01:22:32] grob wissen, wie gut der Schirm geht, wenn wir das immer sofort wissen würden, könnten wir sofort einen Hochleister bauen, wo der Weltcup dominiert und allen davon fliegt. Nicht ohne Grund ist Chrigel Maurer fünf Jahre allein im Weltcup ganz vorne gewesen, hat zwar nie für den WM-Titel gereicht, aber zumindest ganz alleine vorne gewesen. Warum? Der hat einen Schirm besessen, der hat in toter Luft, beim Vergleichen war der Schirm nicht gut. Der hat dieses High Arc damals gehabt, aber was der Schirm hat können, das hat der Chrigel für sich behalten, hat gesagt, der Schirm ist unglaublich schwierig zum Fliegen. Das war schon mal Marketing Punkt 1 von ihm, ist taktisch sehr klug. Er war nicht dort der beste Pilot zu der Zeit, überhaupt nicht, auch wenn er gewonnen hat und dominiert hat.

[01:23:22] Also nach dem Ergebnis ja, nach dem Könnenstand nein, weil davor ist er direkt ja noch UP geflogen und mit dem UP Taga hat er ja gar nicht wirklich so glänzen können. Aber mit diesem Schirm hat er plötzlich wahnsinnig glänzt, die Geschichte war irgendwie, Kari Eisenhut hat den Schirm scheiße gefunden, ins Eck geworfen, hat gesagt, ah du kommst wieder zurück zu AdWords, ja dann fliegt diese Mülltüte da, dieses Versuchsschirm, dann hat er diesen Versuchsschirm geflogen und hat dann diesen Schirm in die Hand genommen und hat dann auf einmal festgestellt, hat sich ja splittbremsig gemacht, dass er besser normal handelt, am Außenflügel quasi anlegt, war ja alles Blödsinn, das war Spielerei, das brauchen wir nicht, aber das hat man halt da kurz gemacht und jeder hat gedacht, wunderbar wie der Schirm geht und wie der Pilot, nur dieser Pilot kann diesen Schirm fliegen. Ne, das High Arc hat den Schirm stabiler, einfacher gemacht, die Klapper waren präfer,

[01:24:09] hat ihn bei gewissen Bedingungen einfacher fliegen lassen, deswegen hat er bei schwierigeren Bedingungen deutlich schneller fliegen können, wie die anderen, weil das High Arc den stabilisiert hat und jetzt kommt der Witz, jetzt war da ein Profil drin, das war vielleicht gar nicht so leistungsorientiert und so pitchig, sage ich jetzt mal, aber der Schirm hat wahnsinnig gut in bewegte Luft mitgenommen und jetzt ist der zu der Wende hingeflogen und alle sind sie zu der Wende geflogen, jetzt war der erstens schneller an der Wende und noch viel höher, und dann hat der Schirm und was hat der dann gemacht im World Cup? Irgendwann war der da deutlich höher, als er an der Wende ankommt und dann hat der das Spiel Ränzchen gemacht, da hat er auf den Pool gewartet, das war ja Taktik, also sprich, der hat dann rumtouren können, dann hat er gespürt, da geht es thermisch gut, dann ist der rumgewobert an der ersten Wende und gewartet, bis die ersten wieder kommen. Ja, warum? Weil er hat gewusst, die anderen Piloten sind taktisch nicht schlechter,

[01:24:57] sondern eher sogar besser, weil die einen höheren Erfahrungsschatz zu der Zeit gehabt haben, wie solche Luca Donini, er muss eigentlich nur mit denen mitfliegen, das heißt, er darf nicht wegfliegen jetzt, er kann immer vorausfliegen zu der Wende, aber muss wieder warten, bis die kommen, dass er, der hat immer nur die Taktik kopiert, quasi, der Guten, also, der hat immer dann gewartet, bis die kommen und hat sich draufgesehen und ist einfach dann mit der Taktik der anderen geflogen, mit aber einem welten leistungshöheren und stärkeren Schirm und der war nur in bewegter Luft besser, in toter Luft ging der Schirm keinen Meter besser und bis dieses Raushaschen weist, dass dieses Schirm in bewegter Luft auch besser geht und sich stabiler anfühlt, dauert es ewig und dauert, deswegen und dann kam eben dann das Thermik-Magazin, nee, nicht Thermik, ich hatte es geheißen damals, wie hat es denn geheißen,

[01:25:42] es ist zusammengewürfelt und heißt Thermik, aber damals waren das nochmal ein paar Unterglieder, das Gleitschirm-Magazin, hat es damals geheißen?

[01:25:48] **Lucian Haas:** Ich glaube, das Gleitschirm-Magazin und Fly and Glide, aber du meinst wahrscheinlich das Gleitschirm-Magazin.

[01:25:51] **Benjamin Hörburger:** Ja, wahrscheinlich Gleitschirm-Magazin, die haben Testberichte immer gemacht und dann hat diese Pseudo-Testpiloten Daten damals angegeben und hat dann den Astral mit einer viel höheren Gleitzahl und Leistung angegeben, wie den Mistral 6 damals und der Witz war, der Astral hat mehr Streckung gehabt, mehr High-Arc, haben wir viel mehr drosseln müssen, ging beschissen, hat nur ein nettes Handling gehabt, war von der

Endgeschwindigkeit saulangsam, weil wir sicherheitstechnisch nicht hinbekommen haben, viel weniger Beschleunigung und das Magazin schreibt, tut mir leid jetzt an alle Redakteure, wenn ich sie da niedermache, aber das Magazin schreibt, obwohl der Schirm deutlich weniger Beschleunigung hat, dass der Schirm schneller geht, hat das brevete und lahmere Profil auch noch gehabt, dass er schneller geht, besser handelt

[01:26:38] und viel mehr Leistung hat, wie sogar seine niedrigere Klasse, dieser Mistral 6.

[01:26:46] Tja, also das heißt, eigentlich wäre man mit dem Mistral 6 ja besser aufgehoben gewesen, aber der Italiener, der kauft ja keinen Mistral 6, der braucht diese Streckung und rein psychologisch fliegt der damit besser und dieses musst du erkennen, das heißt, dass nicht immer um die Leistung an sich geht und jetzt ist es ja so, jetzt machen wir es ja anders, wir stehen jetzt dran und tun jetzt nicht nach der Optik die Schirme bauen, sondern wir wissen, dass du eigentlich in der niedrigeren Klasse auch Leistung rausholen kannst, wenn du am richtigen Stellschrauben drehst und dies optimierst und zum Beispiel sowas wie die Symphonia 1, die hat ein Profil drin, wo eine tote Luft unspektakulär ist, aber wenn sich die Luft bewegt und du fliegst dann zu Halbgas, dann kann der in diesem Halbgas so enorm einfach mitnehmen und tut sich so leicht, dass es sich wahnsinnig differenziert gegenüber den anderen A-Schirmen und das war ja nicht geplant, dass es jetzt direkt ein A-Schirm sein muss, damals die Symphonia, aber es war halt so, dass wir dann mit dem Erfahrungswert, wie man Schirmen von der Leihengeometrie anlenkt und mit der Profilart und so festgestellt haben, dass rein nach Daten auch ein A möglich ist und dann haben wir den halt dann getestet damals, der Maiko und ich

[01:28:02] und dann habe ich dann irgendwann dann reingeworfen, du Hannes, von der Sicherheit geht A, also ich bin immer der Optimismus-Typ bei uns, also zum Beispiel bei der Scala war es so, alle haben jetzt bei der Scala 2 gedacht, wir arbeiten auf D hin, außer der Hannes schon und ich habe einfach bei der Zulassung, habe dann das mir angeschaut, die Videos und habe dann gesagt, nee du, das geht auch auf C, also das ist im C-Bereich drin, der macht ja keine Sau rein, bloß weil er Streckung hat und vielleicht optisch spektakulärer wirkt, heißt es ja nicht, dass der Schirm rein Datenblatt gefährlich ist und der Schirm ist ja sehr stabil und dann habe ich halt dann angegeben, du pass auf, wir machen da C und das entscheide ich dann und puff, jetzt haben wir ja Scala 2 light 18 und 19 mit C und der Schirm hat einen riesen Beschleunigerweg dagegen zum Beispiel, also aber der ist halt safe und genau dieses musst du über den Erfahrungswert dann abschätzen können, also du musst die Schirme einschätzen können und dass du den Geschmack immer wieder kriegst, der Masse, musst du zum Beispiel zur Flugschule gehen, wie die Wasserkuppe oder Hotspot und musst da im Übungshang mir gucken, immer wieder was da passiert, das heißt für dich ist es Pflicht als Testpilot, dass du regelmäßig viel an Übungshängen gehst und selber wie ein Depp bei wenig Wind, auch wenn es keinen Spaß macht, in allen Arten startest, landest, startest, landest, startest, landest, dass du einfach ein Gefühl kriegst, wie der Schirm dort tickt, dass dir auch mal und da brauchst du dann viel länger wie der Anfänger, auch mal der Anfängerfehler mal passiert, wo du dann absichtlich probierst, wo der Schirm dann eigentlich seine Grenzen zeigt.

[01:29:37] Wo das Machbare dann steckt oder nicht mehr Machbare und das ist eigentlich die Kunst, du musst dich manchmal ziemlich dämlich anstellen und das ganz oft wiederholt hinbringen und dann verstehst du, was zum Beispiel eine Wasserkuppe braucht, für einen Schirm, weil die brauchen was, wo sie ganz schnell einen hohen Erfahrungswert mit einer maximalen passiven Sicherheit hinbringen, also das heißt, dass der Schirm dem Kunden sofort signalisiert, ey, er trägt dich raus und beispielsweise aber der Schirm, aber auch wenn der Typ jetzt da höher fliegt und dann hat er ja die Euphorie, also Gleitschirmfliegen ist ja reine Euphorie, keine Sau muss fliegen also und durch die Euphorie dann quasi der Kunde ja natürlich dann weiter den Kurs macht.

[01:30:22] Wenn der einen Schirm hat, wo mehr Könnenstand abfordert und der am ersten Tag, dass sich zweimal auf die Schnauze legt, dann macht der ja keinen Schein und das musst du eben dann kapieren, an der Wasserkuppe, da fliegen die bei weniger Wind am Anfang und an niedrigen Hügeln unten und da braucht man ein Produkt, wo ganz einfach startet, volle Rolldämpfung hat, ja nicht auch Rollen anfängt, da geht es nicht ums Handling und auch wenn der mit 50 % auf der Bremse in den Endanflug an den Übungshang kommt und dann nochmal nachdrückt, dann wäre es gut, wenn der Schirm trotzdem die Energie nochmal rausnimmt und die Konzepte, also du kannst einen so kleinen Stellschrauben immer drehen und der Schirm tut sich sofort verändern und eins darf man ja nicht vergessen, jetzt bin ich ja nicht der Designer, sondern ich bin nur der Testpilot.

[01:31:06] Aber die Sprache zwischen Designer und Testpilot, wenn die einigermaßen dieselbe ist und die beiden einen maximalen Erfahrungsschatz bringen, dann hast du die Chance abartig gute Sachen zu bauen, also dann ist die Chance riesig und das ist das Schwierige, also ein super Designer, der kann sicherlich grob ein, zwei Produkte allein ohne Testpiloten grob auf den Markt bringen mit seinem Erfahrungsschatz, aber der wird dann nicht mehr besser, weil ihm der Erfahrungsschatz dann in der Praxis fehlt, da muss er überhören sagen und dann braucht es lang und er schafft kein Zügeles hinzulegen, wie wir es jetzt zum Beispiel machen gerade. Aber es ist so, dass der Designer ohne den Testpilot nicht kann und der Testpilot kann ohne den Designer nicht. Der Testpilot kann sich einen Kleiderblink kaufen und könnte genauso, habe ich auch mal eine Zeit lang mal probiert und gemacht, einen Gleitschirm rauszuklopfen über so ein Programm mit seinen Erfahrungswerten, aber irgendwann kommst du dann sofort an die Grenzen, wo einfach du spürst, du bist kein Hauptberuflicher, du bist einfach halt nur dieser Hobbykoch, wenn es darum geht, ich muss designen.

[01:32:08] Und so ist es von Hannes natürlich genauso, wenn es darum geht, zum Testen ist er nur der Hobbykoch, also der weiß nicht, wie man auf die Masse schnell das gute Essen hinbringt, der kann nur ein einzelnes Gericht hinbringen für einmal, aber nicht, der wird nicht diese Masse schaffen, weil er diese Abläufe nicht gelernt hat. Und ja, und diese musst du können. Wenn du das kannst, dann hast du Bonn.

[01:32:31] **Lucian Haas:** Du hast jetzt so viele Jahre schon Testerfahrung gesammelt. Über die Jahre ist ja auch die Art und Weise, Gleitschirme zu konstruieren, hat sich gewandelt. Heutzutage ist vielmehr wirklich Vorab-Simulation schon und die Schirme kommen eigentlich schon viel sauberer, sage ich mal, aus dem Computer direkt raus. Ist der Job als Testpilot für dich einfacher geworden dadurch?

[01:32:52] **Benjamin Hörburger:** Ne, genau das Gegenteil. Der Job ist beschissener geworden eigentlich. Also du findest jetzt, du tust dir jetzt schwerer. Also früher war es so, dass der Testpilot, also da ging es nicht so um die Leistung, die Perfektion vom Schirm. Also wenn man einfach die Schirme früher angeschaut hat, dann sind die mit vielen Fehlern eigentlich auf den Markt gekommen.

[01:33:14] Und der Testpilot hat dann sich aber erleichtert haben bei der Klapperfliegerei, weil der fährt mehrere Leinen, mehrere Aufhängungen. Dadurch kann der definierter geklappt werden und besser in die Manöverfelder gebracht werden. Und da ging es nur darum, dass eben sowas wie ein Astral, da ist nicht viel Leistungsvergleich dann gemacht worden für die Masse. Jetzt kannst du es nicht mehr bringen. Jetzt muss das Ding auch besser gehen. Also das ist der eigene Ansporn. Damals hast du es einfach nur optisch gemacht und da hat er dir seine optischen Schirme hingeklopft und dann hast du dann quasi geschaut, dass der auch noch sicherheitstechnisch hinhaut und auch noch fein handelt. Der Testpilot, die Unterschrift des Testpiloten erkennst du am Handling. Also wie der Schirm agiert in der Thermik, ist dieses, wo der Testpilot maximal drauf Wert legt, wie er sich anfühlt.

[01:34:02] Also das Gefühl, wie der Schirm sich anfühlt, ist immer der Testpilot. Das heißt, der Designer kann einen super Schirm bauen, aber der Testpilot bestimmt und sagt das Feedback, wie der Schirm sich anfühlen muss. Und der Designer probiert dann dieses umzusetzen. Und früher war es so, dass der Schirm sich einfach scheiße angefühlt hat und dann hat der Testpilot da ein bisschen die B gekürzt, dass mehr Spannung drauf kommt, dass quasi die AB-Falten weggehen und sowas und hat den abgenäht. Also Testpilot ist ja ein Handwerk. Also sprich, du bist nicht nur am Fliegen, sondern du musst an die Nähmaschine dich trauen, umzubauen, hast mehr Spannung ins Hintersegel, ins Achterliege reingenäht, also Achterliege einfach umgeklappt, abnäher gemacht, wie Minirips hat das dann ausgeschaut. Jetzt hat man da Minirips drin. Und dann hast du geschaut, dass es stabiler wird und sowas hast du gemacht.

[01:34:50] Du hast dann viele Stellschrauben gedreht und hast dann ziemlich schnell schon eine Verbesserung mitgekriegt. Also deine Tätigkeit hat immer kleine Auswirkungen gehabt. Jetzt ist es so, dass der Erfahrungsschatz, den du hast, zu der Perfektion von Gleitschirmen, die jetzt gebaut werden und sehr stark simuliert sind, nur mit diesem guten Erfahrungsschatz schaffst du es, noch bessere Produkte zu bauen. Das heißt, wenn du neuen Testpiloten anlernen willst, dann tust du dir wahnsinnig schwer, diesen neuen Testpiloten diesen Erfahrungsschatz beizubringen, weil der so viel größer geworden ist. Das heißt, wie tue ich Faltein jetzt anlegen, oder dass die Faltein, ich kann nicht einfach dort vorne die Leinen noch zusätzlich hinmachen und dann ziehe ich runter und dann sieht man, was rauskommt. Also die Stellschrauben muss man jetzt viel gezielter vorgehen und das ist eigentlich das Schwierige.

[01:35:38] Also du kannst jetzt nicht, wenn du eben einen Zweileiner hast, dann kannst du nicht an der B, die einfach kurzen, dass mehr Spannung herkommt und mehr Druck an der Kappe, weil es gibt keine B. Oder in dem Sinn keine B. Also natürlich gibt es ja B, die ist quasi an der Kappe. Da müssen wir eigentlich auch differenzieren. Es gibt zwei Leiner. Das heißt, unten kommen dann anschließend eine A-Ebene runter und eine B-Ebene und dann kommt dann oder es gibt einen Zwei-Ebener. Der einzige Zwei-Ebener, wo ich persönlich jemals geflogen bin, weil früher hat man immer gedacht, das ist weil oben nur eine A und unten und dann hinten nur eine B und das wäre der Zwei-Ebene, das ist ja ein kompletter Konfuzius. Ne, die Schirme haben immer noch genauso viele Ebenen. Also das heißt, die Leinmeter werden nur eingespart und werden dann auf,

[01:36:24] also sprich du hast oben an der Kappe A, B, C, D und die wird dann zusammengegebelt und wird dann runtergeführt. Man probiert nur, dass halt diese D, beispielsweise, wo man ganz oben hat, eher die Stützlein ist fürs Klappen, war es früher auch und in die Streckungsrichtung und die Längsachse der Kappe quasi, schaut man, dass man noch weniger Leinen auch noch zusammenbringt. Man bündelt sie mehr und schaut, dass man weniger Aufhängung hat und führt die dann runter, aber es hat mal ziemlich lang die Zeit gegeben, da hat jeder vom Zwei-Ebener gesprochen. Das war gerade die, ich sage mal, BPHPP-Zeit, also wo dann damals der Ozon-Wettkampfstrom rausgekommen ist und, und eigentlich der einzige Zwei-Ebener, wo ich jemals geflogen bin, wo wirklich ein Zwei-Ebener war, das war der Korb-Roto bei Swing vom Thorsten.

[01:37:10] Der hat wirklich nur Zwei-Ebenen gehabt. Der hat eine A gehabt und eine B und den haben wir ohne Faltlein damals beim DRV dann getestet und ich glaube, mit Faltlein hat er dann aber dann Zulassung gekriegt, weil die Klappe hast du nicht so richtig gut fliegen können und die waren einfach nur gefährlich. Die Reflexschirme, Motorschirme waren ähnlich zu fliegen. Also da hat man, baut man mehr in so Zwei Leinen gerne Reflexe ein. Also der Job ist heiß geworden, die Schirme sind zum gewissen Grad unberechenbar, also nicht mehr so berechenbar worden bei der Klappe. Sie sind sportlicher bei der Klappe geworden. Also du hast die Prototypen, sind dann kleine Stellschrauben, wo du änderst, machen eine große Wirkung manchmal und bei den Prototypen kommt es schon oft vor, wir haben einen Hauch Profil geändert bei der Sinfonia. Zwei Prototypen damals, also minimal hat der Hannes gemeint.

[01:37:56] Also kaum Unterschied war seine Aussage. Also rein von der Simulierung her geht er einen Tick besser und, sonst ist alles gleich wie bei der Einser. So war sein Prototyp. Und dann bin ich raus geflogen am Ossiacher See. Die anderen Testpiloten sind die anderen Schirme geflogen. Habe ich, das erste was ich gemacht habe, ganz simpel, habe ich einen A-Schirm, gleich mal voll beschleunigt, Klappe anfangen, erste Klappe gemacht, Schirm schnallst auf, du fliegst am Stabi hinterher, der macht zu, du twistest dich, der dreht weg, geht in die Gegenseite, schnallst auf, du fliegst wieder in Gegendreher, bleibst über dem Schirm stehen, fallst gerade so am Schirm vorbei, 400, 500 Höhenmeter später hast du die Situation wieder im Griff und bist endlich wieder aktiv dabei und denkst dir noch so, ach ja, so ist es, wenn man mal denkt, man muss einen A-Schirm testen. Beim Hochleister weißt du, dass es eine Sau sein kann und gehst du schon bewusst ran und tastest dich ran und man fällt immer bei den Sachen runter, wo man einfach nicht denkt, dass es jetzt so kommt, oder?

[01:38:54] Und es war nur ein Hauch Änderung am Profil. Das heißt, diese kleine Stellschraube hat schon so viel bewirkt, dass es für den Sicherheitsfaktor immer wieder dran denken muss, ey Mann, ein guter Testpilot fällt nicht vom Himmel und braucht viele Retter, sondern der Gute, der verwendet Tricks, sich ranzutasten. Also zum Beispiel, kann ich auch nur empfehlen, wenn die Leute zum Sicherheitstraining gehen, oder? Und dann später kommen sie zurück und denken, weil sie drei Klappern in ihrem Leben geflogen haben und diese eigentlich auch nur Pflunzi-Klapper waren, so betitel ich es jetzt mal, weil die meisten quasi, ja, also nicht der wirkliche realistische Klapper gemacht haben.

[01:39:32] Denken sie, sie können jetzt mal im Winter auch irgendwo mal einen Klapper machen oder nehmen, kommen zum Testivell, schaut die YouTube-Videos an, da gehen sie zum Testivell und packen sich irgendeinen Schirmfremden und tun den im Stubai-Cup im Winter über grundgefrorenem Boden fliegen die Klapper. Und da sagst du, ihr seid sehr bescheuert.

[01:39:50] Also, ihr wisst wohl nicht, was ihr tut, weil, wenn du den Klapper bei vielen Schirmen verkehrt einleitest und den zu steil ziehst, dann fällt die Fläche steil und tief, verhängt sich durch diese weiten Gabeln, wo die oft haben, zwischen A1 und A2, verhängt sich, kann der durchschlaufen und dann kommst du in die Spirale. Dann haben sie ja

meistens ein Liegegurt alle an, dann kommen die in die Spirale und was passiert? Man muss wissen, dass der Retterfraß eine Quote von 50 % hat. Das heißt, wenn du mit einem Retter in der Spirale deinen Retter schmeißt oder in der Sat-Bewegung, da geht es automatisch in dieser Sat-Bewegung, dann ist die Chance, dass die maximal 50 % dass der Retter aufgeht, weil der vom Schirm gefressen wird.

[01:40:35] Also, seid ihr euch da draußen bewusst, denken wir manchmal, was ihr euch da antut, weil da Donnerst du in gefrorenem Boden anschließend in der Spirale bei 100.000 Leuten, wo jeder darum kämpft, dass er überhaupt so einen Testspiel machen kann, weil du eh mit einem Fuß im Knast stehst, wenn du sowas machst wie das Stubai Cup oder wie es jetzt in Kössen immer war und dann probieren die in den Klapper fliegen, wo du danach eh keine Aussage treffen kannst drüber, also weil es ja unrealistische Klapper sind, also die Bänder müssen die eigentlich steil gezogen werden, richtig gezogen werden, dass die wirklich wegklappen, als ob der Druck von oben kommt, dass die Masse der Fläche mitgeht und nicht du nachziehst, dass ein Klapper ist. Die drücken ja irgendwie die Eingriffskante und wenn sie dann verkehrt lenken, dann denken sie, wow, unbeschleunigt, was so harmlos, dann dappen sie ins Gas und dann ziehen sie nicht, probieren sie genau gleich den Klapper zu ziehen oder mehr nach außen, sondern ziehen sie einfach

[01:41:27] und dann machen sie das jetzt und dann schmeißt ein Retter und dann wird der vom Schirm gefressen und dann pumpt es ein. Also, es sind ja genügend YouTube-Videos mittlerweile umeinander, wo man sieht, wie das bei Akku-Piloten manchmal ausschauen kann und wie knapp das ja gehen kann. Daher, Testpiloten haben immer zwei Retter, und machen mit Arsch immer, auch wenn sie einfache Sachen machen und Akku-Piloten haben auch immer zwei Retter. Also daher, bitte draußen alle lieben Leute, nehmt einfach zwei Retter mit, das macht Sinn, auch wenn man nur Ohren anlegen mit Beschleuniger übt und Rollending und das halt selten tut, wenn es heiß ist.

[01:41:57] **Lucian Haas:** Benni, jetzt quatschen war schon ewig lange. Wir könnten wahrscheinlich noch zwei Stunden länger quatschen und so weiter. Lass uns auf den Punkt kommen. Was sollen wir noch fragen? Eine Frage interessiert mich schon noch, wenn wir jetzt übers Testen und über Zweiliner und sowas gesprochen haben, würde ich gerne deine Einschätzung zu haben. Jetzt gibt es diese C-Zweiliner und da gibt es dann die Diskussion in der Szene, was wird das bewirken? Könnte das für die Szene, für die Masse an Piloten insgesamt gefährlicher sein? Ja, wie schätzt du diese Entwicklung ein? Sind Zweiliner per se wirklich etwas als gefährlicher einzuschätzen und werden sich vielleicht einige C-Piloten damit eher überschätzen? Oder ist das etwas, wo du sagst, nein, eigentlich sind diese Schirme, wenn man sie ordentlich gebaut hat, genauso safe wie die anderen auch und das werden die C-Piloten dann schon hinbekommen?

[01:42:45] **Benjamin Hörburger:** Ja, da sind wir beim Schubladendenken. Also das heißt, eine Symphonie A2, mit der darf man schulen, zum Beispiel, nimm mal das als Thema, mit der darf man schulen, aber ich glaube nicht, dass die Symphonie A2

[01:43:03] ein ordentlicher Schulungsschirm ist. Also sprich ordentlich, nicht in dem Sinn, der wäre schlecht gebaut. Ne, die passive Sicherheit beim Klapper und sowas, wenn von außen kommt und Steuerwege, ist es ein sehr sicherer Schirm. Aber der hat auch Energie und Dynamikleistung, heißt auch automatisch Dynamik. Und somit, da hat sich das Schubladendenken schon aufgemacht. Das heißt, dieser Schirm ist nichts für Anfängereine, wo sie das erste Mal fliegen, später dann ja, sondern da geht es nur um die passive Sicherheit. Warum soll einer, der mehr Sicherheit haben möchte, ich sage mal, einen Traktor als Gleitschirm haben? Das kann man also mittlerweile geht das konstruktiv. Und dasselbe passiert jetzt eigentlich in dieser Zweiliner C-Klasse. Man muss dann unterscheiden, wenn man jetzt auf die AV-Seite geht, sieht man Skala und dann steht da

[01:43:53] Zulassung D. Und wir werben alle mit C. Muss man auch gleich mal definieren, weil in Deutschland gibt es noch eine LTF und nur die EN-Norm ist auf C. Also die EN-Norm, die europäische Norm,

[01:44:08] **Lucian Haas:** hat dieses C drin. Die erlaubt halt schon die Zweiliner und bei LTF ist es noch nicht vorgesehen, dass du, wenn du Faltlein einsetzt beim Klapper, kann es jetzt bei EN ein C geben und bei LTF gibt es noch automatisch ein D, weil das noch nicht entsprechend umgesetzt ist. Laufen da wohl Pläne, dass das gemacht wird, aber vorerst ist es jetzt nicht so. Aber bevor wir da jetzt auf die Diskussion abgleiten, sprich mir von der Sicherheit der C-Schirme und dem Schubladendenken nochmal weiter.

[01:44:39] **Benjamin Hörburger:** Genau. Und jetzt kommt eigentlich der entscheidende Punkt. Also das heißt,

[01:44:43] bloß weil ich früher mal einen DHV-2-Schirm geflogen bin, wo jetzt gefühlte B-Schirme schon sind, also sprich C-Schirme von früher sind jetzt High-B-Schirme. Stimmt das auch nicht ganz, die sind von der Sicherheit bei der Klappe, sind sehr gut geworden, aber die Dynamik bleibt. Das heißt, sie fühlen sich anspruchsvoller an, aber von der Sicherheit werden die Schirme besser. Die 2-Liner aktuell, sowas wie jetzt, ich nehme mal Mitbewerberprodukte in den Mund, wie Zeolite für die X-Alps, sind ja brave Schirme an sich. Sie fliegen aber anders, wie früher C-Schirme geflogen sind. Also die 3-Liner sind in gewissen Sachen ehrlicher. Das heißt, die klappen früher, die zeigen dir früher an, wenn es klappt

[01:45:28] und tun quasi dich schneller auf Hab-8-Stellung bringen. Und somit traut sich der Pilot gar nicht so schnell zu fliegen, weil er da schon spielt, oh, das Ohr wackelt, oh, geh mal aus dem Gas und tu mir lieber nichts. Aber von der Klapper-Sicherheit her ist deswegen der 3-Liner nicht besser oder schlechter, sonst würde er ja nicht Task kriegen. Nur diese Faltein ermöglichen halt diesen stabilen Schirm überhaupt zu klappen. Und jetzt kommt nur ein Problem. Wir kommen jetzt in eine Klasse, wo gern die Leute auch Sicherheitstrainings machen. Und jetzt wollen die mit so einem Schirm ein Sicherheitstraining machen, dann müssen sie ja eigentlich Faltein montieren. Jetzt stellen wir uns Hersteller die Frage, ja, wer tut denn eigentlich die Faltein denen dann montieren? Weil ein Schirm einleinen ist schon für, ich sage mal, 80 % der Checkbetriebe eine absolute Überforderung.

[01:46:13] Die können eigentlich Stammleine tauschen, aber ein Schirm einleinen, das können die eigentlich nicht richtig. Und jetzt kommt der entscheidende Faktor, wie man das halt richtig einleinen kann.

[01:46:24] Und jetzt muss man die Leute eigentlich mehr schulen. Also aktuell muss man denen wieder beibringen, so wie bei der Symphonie, dass dieser Schirm ein Gefühl hat, also es bleibt weiterhin eigentlich dieser Schirm, wie es letztes Jahr war. Nur die Zertifizierung hat sich auf der Liste geändert. Das heißt, die Skala 1 war ja auch schon ein C-Schirm von der Manöver her, Steuerwege, Trudeln, Stollen und so weiter, Frontstolz. Und da hat er sich jetzt nicht getraut, weil da drauf steht, diesen zu fliegen. Es wird mehr und mehr so laufen, dass man die Schirmbeschreibung, wie die Hersteller diesen Schirm angeben, für wen der Schirm ist, dass man dort mehr Acht geben muss drauf. Und die Zweileine sind aber nicht gefährlicher. Also so, dass von der Streckung her, von der Verhängertendenz sind sie heißer.

[01:47:14] Von der Steuerwege zum gewissen Grad sind sie auch sportlicher. Also sprich, wenn der Schirm klappt und du gehst auf die Bremse, dann können die Steuerwege manchmal schlechter sein, weil der Schirm sich deformiert, zusammenschiebt und dann weniger Strömung auch an der offenen Seite. Aber das ist auch der große Gewinn an dem Ganzen. Das heißt, wenn der Schirm klappt und der Schirm fällt dir auf die Nase, nimmt der Energie, weil auf einmal dieses starre Brett auf einmal deformieren anfängt und schiebt dir zusammen, nimmt der Energie auch raus. Bei einem Zweileiner-Profil verbaust du ein Profil von der Art, wo nicht auf maximale Leistung ist, sondern da hast du eher ein Profil, wo eher die höhere Stabilität auch herbringt. Das heißt, du brauchst mehr Streckung, das überhaupt durch den induzierten Widerstand der Schirm mehr Leistung bringt.

[01:48:00] Deswegen, das ist die Gefahr, dass die Zweileiner, wo leistungsorientiert sind, dass du die eigentlich immer hoch aufstrecken musst und die Verhängertendenz dadurch kommt und der Steuerweg eher ein Thema ist. Das heißt, in der Thermik und beim Gas geben, die Geschichten, die da dir entgegenkommen, sind unproblematisch, sind sogar sicherer. Also, wenn du im Gas fliegst, sind die deutlich stabiler und da erinnert das mich sehr an die Motorschirmgeschichten auch. Bis die klappen, dauert es viel länger. Das könnte ein Nachteil sein, weil die Piloten jetzt mit einem auf Papier C denken, sie können jetzt mit dem genauso im Gas rumhampeln und der wird dann auch das Ohr rollen vorher. Nein, das tut er nicht. Jetzt vermittelt auch nur der Schirm unten, wenn du drunter tauschst, dass die Luft ruhiger wäre. Das ist das Nächste.

[01:48:46] Also, sie geben dir ein ruhigeres Gefühl und dadurch fliegst du auch jetzt mit dem Schirm viel, viel schneller. Und jetzt fliegst du da schön im Gas und traust dich bei heftigen Bedingungen mehr zu gasen. Und das ist vielleicht das Problem, wo früher du mit dem Dreileiner, wo auch ein C hat, langsamer fliegst und wenn dann eins aufs Dach kriegst, quasi weil du langsamer geflogen bist, dadurch die Reaktion auch schwächer wäre, könnte es sein, dass es dann viel länger dauert, bis du beim Zweileiner aufs Dach kriegst, aber dann brauchst du viel mehr Energie von außen und wenn diese Energie dann du mal erreicht hast von außen, dann kann dieses massive Klapper, wo dann passieren könnten, oder könnten dann rein theoretisch, sind die dann viel, viel sportlicher, weil du mit mehr Energie unterwegs bist einfach.

[01:49:31] Das heißt, wenn du gleich schnell fliegst wie den Dreileiner, wird der Zweileiner, wirst du viel seltener einen Klapper kriegen und wird das sogar sicherer sein, aber sobald da durch das Gefühl, wo du hast, den mehr ausreitest und mehr bei heftigen Bedingungen quasi und sportlichen Bedingungen schneller fliegst, musst du damit rechnen, dass natürlich da mehr passiert. Ich finde es entwicklungstechnisch super, weil ich bin da immer offen für Neuigkeiten, also ich bin ja der Typ, wo sogar sagt, die offene Klasse gehört wieder her, also diese ganze Wettkampfklasse wie jetzt, CCC, diesen Schmo Beck damit, das ist ja volles Eingrenzen der offenen Klasse, ich finde es als Leistungssport, also das heißt, es dürfen auch im Leistungssport Unfälle passieren und die Leute müssen sich einschätzen, deswegen finde ich das, gerade im unteren Bereich, deswegen gibt es ja die Klassifizierung der A-Schirme und sowas, wo der Hersteller genau einen Wert darauf legt,

[01:50:18] wenn wir sagen, wenn du quasi wenig Risiko eingehen willst, musst du einfach halt deiner Flugschule vertrauen, dass die dir ein Produkt geben, wo wenig Risiko, also sprich, das kleinste Restrisiko quasi nochmal minimieren, dass du sicher zu Boden kommst mit deinem Könnenstand. Die Übereinschätzung der eigenen Piloten ist halt das Thema, früher bist du mit der Hochleiste kaum in die Luft gekommen, die waren schwieriger zum Starten und jetzt ist es so, dass halt ein Zweileiner, die aktuellen, die starten schon so leicht, dass auch jeder, die von der Technik schlecht ist, mit denen in die Luft kommt und das könnte ein Problemfaktor werden, aber sicherheitstechnisch, lass jetzt da mal ein paar Unfälle geschehen, sage ich jetzt mal, leider Gottes und dann wird man schon sehen, ob die Klassifizierung C vielleicht

[01:51:05] nur noch für Zweileiner der Art X-Alpschirme, wie sie bis jetzt waren, dann dasteht und D vielleicht die zukünftige Wettkampfklasse wird, weil man weiß, in der CCC-Klasse darf man ja nur einen sehr begrenzten Beschleunigerweg verwenden, das heißt, die Wettkampfschirme sind nicht die schnellsten Schirme, aber die D-Schirme sind deutlich schneller. Rein theoretisch, wenn du jetzt einen schnelleren und das schaffst, leistungsorientierten Schirm zu bauen, dann kannst du sehr sicher in der D-Klasse einen Wettkampfschirm bauen, wo allen CCC-Schirmen davonfliegt, das ist möglich. Heißt aber nicht, dass dieser Schirm dann eigentlich sicherer wäre, rein wie der CCC. Also das heißt, man muss mehr auf die Piloten

[01:51:50] oder Handbücher, schwierig gesagt, eher auf die Schirmbeschreibung der Hersteller mehr Acht geben und sich da selber suchen und finden, wo man dorthin

[01:52:00] **Lucian Haas:** gehört. Gut, Benni. Das lasse ich jetzt als Abschlusswort einfach da so stehen. Leute, guckt mehr hin, was die Hersteller schreiben, wie die ihren Schirm beschreiben und ob ihr zu dieser Beschreibung denn insgesamt passt und guckt weniger auf die Schubladen von A bis D, was dann genau ist. Benni, vielen, vielen Dank für deine Erzählung. Ich hätte noch einiges mehr fragen können beziehungsweise wir werden wahrscheinlich irgendwann eine zweite Folge machen müssen. Ich will jetzt nicht hier vorfragen, was da schon mal war, sonst fängst du gleich wieder an und ich kann dich wieder nicht stoppen. Danke, dass du... Du

[01:52:34] **Benjamin Hörburger:** bist so anständig. Lucian, du bist wirklich anständig. Du hast mich kaum unterbrochen. Also bei mir gibt es so ein Motto.

[01:52:41] **Lucian Haas:** Du hast mir auch keine Chance gelassen dazu. Außerdem das mit dem Unterbrechen. Manchmal ist ja, wenn man Leute nicht unterbricht, dann kommen erst die richtig interessanten Geschichten und sonst unterbricht man immer kurz, bevor sie dabei waren, den eigentlichen Scoop zu landen, so ungefähr. Also danke für deine Erzählung, wie du es gemacht hast, auch mit den Hölzchen und Stöckchen, wo du dich da verloren hast. Ich hatte mal einen anderen im Podcast, Peter Renner, der sagte von sich selber, er sei ein Dampfplauderer. Allerdings war ich mit dem, glaube ich, schon nach 35 Minuten fertig, weil der hat so schnell geredet, dass er alles, was er erzählen konnte, da ganz schnell runter erzählt hat. Du hast ja vielleicht auch ein bisschen Dampf geplaudert, aber viel größere Dampf Wolken dabei gemacht. Hat Spaß gemacht, dir zuzuhören und vielen Dank dafür.

[01:53:27] **Benjamin Hörburger:** Ja, bitte, bitte, Lucian Haas mir auch Spaß gemacht. War eine Gaudi, wie immer. Okay. Ach ja, genau, das wollte ich nur sagen. Bei mir gibt es immer das Sprichwort, der Hannes sagt immer zu mir, bitte kein hart gekochtes Ei reden. Man weiß ja, nach sechs Minuten ist das Eis quasi hart. Das ist schon immer unser Zeitlimit. Wir schauen eigentlich immer auf deine Uhr, sechs Minuten, dann muss es vorbei sein und der Inhalt sitzen. Oder mehr oder weniger darf man bei uns nie nach der Uhrzeit fragen, weil bei uns in der Familie erklärt man gerne das

Uhrwerk dann.

[01:54:01] **Lucian Haas:** Okay. Wenn ich noch mal eine Folge mit dir mache, stelle ich eine Eieruhr daneben und immer noch sechs Minuten, mache es brrrt und dann weiß man, okay, nächstes Thema ist dran, egal, wo wir da gerade stehen. Hättest du mir mal vorher den Tipp verraten, dann hätten wir das da so hingekriegt.

[01:54:16] **Benjamin Hörburger:** Nee, da darf ja jeder einmal da so reinlaufen, die Nummer, so sieht man sich ja zweites Mal in dem Fall wieder.

[01:54:22] **Lucian Haas:** Benni, vielen Dank noch mal und dann bis zum zweiten Mal. In

[01:54:26] **Benjamin Hörburger:** diesem Sinne, Lucian, danke,

[01:54:28] **Lucian Haas:** ciao.

[01:54:32] Das war die Podz-Glitz Folge 105 Kindheitsträume mit Benjamin Hörburger. Wie immer gibt es in den Shownotes im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz einige weiterführende Links. Mein Name ist Lucian Haas. Ich bin der Produzent von Podz-Glitz und Herausgeber von Lu-Glitz. Gehörst du zu denen, die meine Arbeit an Podcast und Blog schon unterstützen? Danke. Ansonsten kann ich dir nochmals ans Herz legen. So ein Angebot wie Lu-Glitz und Podz-Glitz gibt es kein zweites Mal in der Gleitschirm-Szene. Trage mit dazu bei, dass ich beide Projekte auch zu deinem Vergnügen weiter betreiben und entwickeln kann. Alle nötigen Infos, wie du ganz einfach und ohne jede Verpflichtung zum Förderer werden kannst, findest du auf www.Lu-Glitz.blogspot.com auf der Seite Fördern.

[01:55:18] Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz. Allgemein gilt bei mir die Regel, jeder gibt so viel, wie er für richtig hält bzw. was ihm so ein Angebot wert ist. Falls du dir trotzdem unsicher bist, welche Fördersumme vielleicht angemessen wäre, dann mache ich dir einen unverbindlichen Vorschlag. Wie wäre es mit 1 Euro pro Podcast-Folge und 2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz? Selbst übers Jahr zusammengerechnet, ist das für dich immer noch günstiger als die Abogebühren eines klassischen Magazins. Übrigens, ich bin stets auf der Suche nach weiteren interessanten Gesprächspartnern mit hörenswerten Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Hast du einen Vorschlag?

[01:56:04] Dann erzähle mir davon und schicke, wenn möglich, gleich auch die Kontaktdaten. Am besten per E-Mail an luglitzkontakt@gmail.com. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Benjamin Hörburger first flew solo with a paraglider at the age of six. Today, he is one of the most experienced test pilots.

There are people who tell their stories like an untamed river traverses nature: in meanders. Those who let themselves drift never quite know what awaits them around the next bend. But somehow, new perspectives and insights into the fullness of life constantly open up.

This is what it feels like when you are allowed to listen to Benjamin Hörburger. The 36-year-old from Allgäu has already completed flights in the womb, took to the air solo for the first time at the age of five, qualified for the Deutsche Liga at 14, and has been working since the age of 18 as a test pilot who is now literally seasoned in every way, currently for the brand Phi.

Those who have already absorbed the passion for aviation with their mother's milk and are true children of the scene have a lot to tell. This podcast, although almost two hours long, is in a sense only the tip of the iceberg. But a very entertaining one.

We mainly talk about Benni's childhood experiences in a flight school and his work as a test pilot. From this common thread of the narrative flow, Benni repeatedly meanders into interesting thematic side valleys.

This includes retrospectives into the Golden Era of the first paragliding boom up to the current question: How safe are EN-C two-liners actually?

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 for this episode:

Track: Timeless | Künstler: Slenderbeats

No Copyright Audio Library

Download: <https://hypeddit.com/2egnr>

Links:

- Facebook: <https://www.facebook.com/PHIDeutschland>
 - Instagram: https://www.instagram.com/benni_on_bord/
 - Amboss Airsports: <https://amboss-airsports.com/>
 - Pilot's CV: <https://amboss-airsports.com/2021/04/bennis-flieger-lebenslauf/>
 - Westallgäuer Gleitschirmschule: <https://www.ich-will-fliegen.de/>
 - Phi: <https://www.phi-air.com/>
-

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/03/podz-glitz-105-kindheitstraume.html>

Transcript

[00:00:09] **Benjamin Hörburger:** For practicing and learning how to launch backwards, that was just the basic stuff. At first, I only took the A and only the B. And I was allowed to do that for years. Had to. Because my arms were too short. Such bullshit. I always only flew on the rear three-strap. So, if someone comes up now like, hey, how cool, he's flying on the rear three-strap and twisting. Yeah, fuck. That was my shitty job, otherwise I wouldn't have been allowed to fly, right? There was no other way. Yeah, exactly. We already did that in six years.

[00:00:55] Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:59] **Lucian Haas:** Today with Benjamin Hörburger. And I am Lucian Haas. It

[00:01:08] There are people who tell their stories like an untamed river flowing through nature. In meanders. Those who let themselves drift never quite know what awaits them around the next bend. But somehow, new perspectives and insights into life's fullness keep opening up. That is what it is like when you listen to Benjamin Hörburger. The 36-year-old from Allgäu has been flying since the womb, took to the skies solo for the first time at age 5, qualified for the German League at 14, and has been working since he was 18 as a test pilot who is now, quite literally, seasoned in every way—currently for the brand Vieh. Someone who soaked up a passion for flying with his mother's milk and is a true child of the scene has a lot to tell.

[00:01:59] This podcast, although almost 2 hours long, is sort of just the tip of the iceberg. But a very entertaining one. We mainly talk about Benny's childhood experiences in a flight school and his work as a test pilot. From this common thread of the narrative flow, Benny constantly meanders into interesting thematic side valleys. These include reflections on the golden era of the first paraglider boom, right up to the current question of how safe ENC two-liners actually are. If you enjoy Podz-Glitz, then support my work as a patron. You can find out how this is easily possible and without any obligation on the website of my paragliding blog Lu-Glitz, specifically on the Support page.

[00:02:49] Benni, what's it like growing up as the child of a flight instructor?

[00:02:54] **Benjamin Hörburger:** In any case, it's better than being the child of a regular school teacher. It means you definitely have better connections to things that drive you more to engage with certain topics.

[00:03:11] **Lucian Haas:** So great! That means you were already dealing with flying as a child too?

[00:03:17] **Benjamin Hörburger:** Yeah, I also had classmates whose father was the principal of the grammar school and was also a teacher. And I can't remember us ever being at his house; we were actually mostly at my house. Because, how should I put it, the range of paragliders sitting on the shelf there, where one would secretly... I mean, I have to say, I grew up in a very rural area. It's actually a great farmstead. We have about 600 meters or something to the next neighbor. And then the neighbor after that. It was already over a kilometer away. We had plenty of opportunities to get into mischief there.

[00:04:03] And for example, the kids of the regular teachers, I'd say, preferred being at my place rather than at theirs, like how we were with them.

[00:04:13] **Lucian Haas:** So that was already cool. With your parents' background and the flight school and all that, were you sort of like the star of the class because of that?

[00:04:25] Uh, wow, hmm. Oh,

[00:04:28] **Benjamin Hörburger:** I have no idea. Well, wow, it's already difficult to say whether you yourself have a high level of popularity or not. I think it's stayed pretty limited. I was never really the type to let people get too close. So, even though I'm very communicative, I'm more the type who, to this day, only very selectively chooses the people around me, my circle, and loves that small circle. That means I have a school friend, I've known him since the sixth, fifth, no, fifth, sixth grade or something. And by now, he's my best man and, well, he's pretty much my best friend. And interestingly, he thinks aviation is great and has traveled with me a lot as well.

[00:05:16] But he never actually started flying; instead, he'd fly with me secretly, basically black-market style, somewhere abroad. And I don't want to get anyone in trouble. But I'd say from the age of six until I was fourteen, he was also out there illegally. But there were moments—we were always away during the summer holidays, to get back to the

question and finally give an answer. It was always the case that I was away during the summer holidays. My parents were on tour, and during the autumn holidays, I wasn't home. During the Christmas holidays, I was only home for one week; the other week I was on La Palma. Then during Easter—what were they? During the carnival holidays, I wasn't home either. I was on Lanzarote. So, I never had that thing where everyone else would meet up in their neighborhood during the holidays and get together in a cabin.

[00:06:04] I didn't have that kind of childhood. I also did a massive amount of sports alongside my childhood years. You can't see it anymore, but I was once a Nordic skier and actually wanted to go professional in that direction. Thank God it didn't work out that way. Otherwise, I wouldn't have ended up in the field I'm in now. So, I basically only had sports friends. And if you do competitive sports, maybe everyone who knows that knows that you only really have friends there at certain points. Because usually, once someone is no longer good enough for the squad, even if you're friends, the contact just breaks off because they're not allowed to go along anymore.

[00:06:44] So my circle of friends was actually always pretty small, but that was actually for the best. So, I don't think I was the superhero at home or at school. But it was like many people tried to drop by all the time and get a bit of a glimpse into the flying side of things. I just noticed there was a phase, right before puberty until puberty, where a lot of people were jealous. That happened because the others would talk about what they were doing. I never told anyone at school what they were doing.

[00:07:15] **Lucian Haas:** Going back to your perhaps very young childhood. How was that to imagine? Were you basically already in the carrier on the practice slope, sort of absorbing the flying with your mother's milk, to put it very pictorially?

[00:07:30] **Benjamin Hörburger:** If I want to put it into a vivid picture. You have to imagine my mother flew down the Hochgrat—our local mountain in Oberstaufen—with one of the LDK, Laurent, Kuipermatten-Priser 8s, so an eight-cell, I think on March 20th. That means she was nine months pregnant with me, and not five years later, I had that exact same glider in my hands. I was born on March 31st, so I was only late. She was already overdue, that's how it was with me. And she must have already known what she was doing when landing and all, because the gliders back then weren't exactly fluttering around softly. They were more on the rough side.

[00:08:15] But then, five years later, I started flying. And I was basically just a little kid, messing around on the practice slope with that same glider. So that was actually quite interesting, because my mother was more of a featherweight, so I got a featherweight too. But you have to say one thing: it was never the case that my parents actually wanted to pressure me into starting to fly. So that's the big trick. Everywhere at home, you might know this, where the father is maybe a pro in some area. And he also wants the child to become a pro there, but the child doesn't actually become a pro; they have to develop and get the interest themselves.

[00:09:00] For me, it was just that my sister, for example, my older sister, she started flying. She's nine years older than me. She just always noticed that she was allowed to fly. So, for as long as my brain can remember, she knows she's allowed to fly and I'm not. And then my brother came along and I noticed him too. He's allowed to fly too. And I'm not. And then I was... well, of course, you only know people who fly, right? And you grow up in a flight school and you're not allowed to fly. Which is really stupid. I mean, everything you're not allowed to do is tempting. That's clear. And my parents really tried to keep me away from the sport. My parents weren't the type to do exercises with me or anything like that.

[00:09:47] Rather, it was like this: back then, we were at the production line at the LDK company by Lake Geneva. Laurenti Calbermann had the largest paraglider manufacturer there had ever existed. I think they built 12,000 paragliders in one year or something like that. Even in Switzerland. For 3,000 francs, you have to say. Highly interesting. If you wanted to become an importer of those back then, you had to buy 150 gliders blindly. Only then would you become a dealer in your country. So those times are completely over. Nowadays, you have to be happy that anyone represents you at all, and that they have a bit of money on the side to cover the demos and stuff like that. But it was very interesting. And as a child, I wasn't allowed into the production line. I had to wait outside at the reception, more or less.

[00:10:34] And there was a secretary looking after me. I was about three and a half, four at the time. And she then, after the production stuff was finished, basically just shoved a paraglider into my hands. And this paraglider was a mat, a steering glider. One-to-one a real paraglider. Plus about one and a half or two square meters in size. Well, and then I grabbed a backpack. I was at home at some point. I grabbed a backpack. And I put on my bicycle helmet. The backpack was basically my high-altitude gear. And the bicycle helmet, obviously, my flight helmet. And then, as a three-year-old, I kept running around behind the house with the glider. It looked funny because that was the era of polka dots, the 80s. Everything was nice in neon colors and dots.

[00:11:22] And I had these overalls with a huge dot right between the legs. And they were pink. And the glider was pink too. Everything was very well coordinated. Yeah, so that's how it basically started, right? Yeah, and then later with the ND5. I mean, nowadays people would say I'm hyperactive. Back then, I was unbearable. I hope none of my three kids ever get even remotely as annoying as I probably was. Anyway, I put an insane amount of pressure on them, all the time. And because of that pressure, which was created, it was to the point where my brother sacrificed himself, secretly behind the house. We have a nice slope there, a south-facing one. And then he played around there himself. And then I penetrated it.

[00:12:08] And then he thought, you know what, come on. Now I'll just put it into the harness too. And that was back then, I mean, the glider was called a Pfann. So it was a seven-cell. That was this Pfann. And he pushed me down that slope. And then, as a five-year-old, I flew for the first time.

[00:12:30] **Lucian Haas:** And took off too.

[00:12:32] **Benjamin Hörburger:** Yeah, yeah, totally flown. He just let me rise like standing in a beer garden. I mean, he just pulled me on the harness. And then the thing just stood there. The mat, somehow. No brakes in my hand. And I was just pushed out. And then I somehow glided down the slope. The advantage is, when you load a surface like that so low. And a surface like that has so little power. Then it flies, yeah, it's like now when you take a single-skin in your hand. That's the interesting thing. So a single-skin, you do nothing. The thing flies super slowly. A large single-skin. Super slowly. And nothing happens. So of course it has no energy to flare. And it has no glide angle. But that's it. So that's how it was back then with those mats. And yeah, then I penetrated further. Then I penetrated my sister too.

[00:13:17] Then my father came and eventually said, okay. That was about half a year later, I think. So four months later. Because I'd really caught the bug then. And I was really annoying everyone. Then I wanted to go up in a tandem. And yeah, at that time, the tandem gliders weren't that great. I mean, they were really bad. And as a father, you'd already be panicking a bit. Now, with a tandem glider, with your little boy who doesn't weigh 15 kilos. Or 18 kilos. Flying down there. No, that doesn't look good. At that time. It's completely different from how gliders fly now. And so he thought more along the lines of, yeah, maybe it's better like my brother already did. The type of paraglider might not be so bad. I mean, if there's little wind.

[00:14:03] Just letting it fly on a small slope with a huge run-out. If that calms him down a bit and makes him happy, maybe that's the method. And he just wasn't being used enough. You have to say that too. You're on tour with them. And my mother, she was the one handling the food, drinks, and supplies for the 20 people. My father was in charge of looking after the little pilots and making sure people got up and down. Well, and then you have someone like me along, who pulls some shit every day. In other words, if I didn't... in Castelluccio, they wouldn't let me fly. Or I'd do all sorts of nonsense. I did a lot of real crap. But my father realized that if he lets me fly now...

[00:14:49] Then it might have been that he could handle me better there. I mean, I did cycling there too, and everything. But yeah, that was just... then he thought, let's do it the hard way instead. Then we'll try, maybe we can tame him. And then he shoved the glider into your hands, something like that. Then we went to the Rotondo in Castelluccio back then. Then he said, if you can do ground handling—setting it up and playing with it—then you can fly off the first one in the evening. There were supposedly stages in there, and they were tiny. You're allowed to fly down from the first stage. And then I did ground handling there for hours. From morning until evening, I did ground handling with this Prisa 8. Where my mom back then, like, with me in the late stages of pregnancy, in her ninth month, was basically around the eggs. And yeah, that's how it was. And then I did the ground handling. Claudio's dad thought that was great.

[00:15:35] The world's largest flight school. At that time, they processed 2,000 students in one year. Just so we know. So you learned at the Wasserkuppe, right? Exactly. I don't want to mock the Wasserkuppe, but it was like this: the Wasserkuppe always claimed to be the largest flight school in the world ever. Well, damn. The largest flight school was in Castelluccio. At times, they had only flight instructors. They employed 100 flight instructors. 100? You can't even imagine. So, 100. Yeah, because it worked differently. They didn't train over the course of the year; they did it compactly. So that means he had people—at that time, probably everyone could have been a flight instructor. Or Claudio probably determined that.

[00:16:19] But he said he needed about 100 instructors. Probably all of them were adjutants, including those for water landings. But he needed 100 instructors to be able to process those 2,000 students who received their license. I mean, you don't want to know. We know that only about 60% of the trainees actually complete the course to get their certificate. So you can imagine the sheer mass of people he moved. And only during the summer. Because Castelluccio only ran in the summer. And only this area could handle that many people. And it's highly interesting—he was the biggest dealer ever. He sold so many gliders that large flight schools can still claim it today. And now he's very small and solid, like the flight school.

[00:17:05] Always just in Castelluccio. And he's very down-to-earth. And yeah, he does it the right way.

[00:17:11] **Lucian Haas:** And it was fun to fly. How old were you back then, when you did that first flight—or probably the first flights—in Castelluccio?

[00:17:19] **Benjamin Hörburger:** So the first real flight was when I was about 6 years old. That's when I actually inflated the glider myself, ran out, and flew. But I did it without the brake in my hand. I mean, you have to know that what's being marketed as a new hit by Air Design right now—the AB riser—and so, basically a C-certified glider, such a simple glider with only an AB riser. That's the Loco from Air Design. Yeah, exactly. But all this crap already existed. Man. So let's look back. What was a Priser? It had four suspension points. A Priser had, so to speak, a double A and a double B, and it led these down. The only thing it didn't have was V-ribs.

[00:18:05] I mean, he had to hang every cell so that it wouldn't belly out. And single skin—all of that already existed. Only Laurent de Calvaran once said, "If I had known that the nose led further down back then with his 87 prototypes, I wouldn't want to know how the development would have continued." Because he would have definitely moved away from the double sail. Because back then, the double sail caused real problems with the collapse and such. That was obviously due to this venting. And of course, Laurent de Calvaran was being a bit reckless there. But anyway, I was 6 years old then and took off. I basically pulled it up at the A-level, and then when it started to lift off, I reached for the B-level in the back, at the bottom, and steered with the B-level because you catch quite a lot of surface area there.

[00:18:52] With a lot of resistance. And the brake was on the three-point harness. Much higher up. You couldn't even reach it. The arms were too short. Exactly. And the pictures are funny too. I have quite a few funny pictures where you can see that. Where I'm lifting down there. During ground handling, I only ever worked with the A and the B. Because it couldn't be done any other way. And that's actually when I realized how nonsensical most ground handling courses are. And how intelligent it is from Mike. For example, Mike Küng. The ground handling training is, I'll put it this way, the basic foundation. You're not learning how to start in strong wind now. You're actually just learning to control the glider. The A-plane in strong wind. He wants to formulate it that way. But it's the first step. The right one, actually, for practicing. And it was like that back then too.

[00:19:38] When a lot of wind comes, I pulled on the B. I needed strength, but then it tore the whole glider apart. Or? At the brake, it makes this "woof" sound. It makes a little arc. And then it goes over there. Over the plains. And basically, these things. Practicing and learning to launch backwards. That was just the basic. First, just taking the A in your hand. And just the B. And that for years. Yeah. Then I was allowed to do it. Had to. Because the arms were too short. Because the arms were too short. Such bullshit. I always only flew on the rear three-strap. So, if someone comes along now, like, "Hey, how cool, he's flying into the rear three-strap and twisting." Yeah. Fuck. I was already doing that at 6 years old. You say? That was... that was my shitty job. Otherwise, I wouldn't have been allowed to fly. Or? It couldn't be done any other way. Yeah. Exactly. I was already doing that at 6 years old.

[00:20:23] So it's called. Letting kids fly. The world a better decision. How actually for adults. Yes. Teaching flight. So. They do so many things. Right away. From the start already properly. That's actually. That's like skiing too. Um. Um. Teaching adults to ski. I find that. A very high risk. So. You have to. Shift back 5 levels. But with the kids. You actually. Shift back 5 levels. With flying at least. Mhm. And actually. You have to let it run normally with the kids. With the adults. Is that actually. With the hand brake. The whole thing. Significantly more operated. Because the accident rate. Is catastrophic. What. That is. A very high need. I

[00:21:01] **Lucian Haas:** Nowadays, you can start at 14. With the license at 16, you can have it by then. But from your experience, would you say it's way too late? Way too late. Start at 8.

[00:21:11] **Benjamin Hörburger:** Or... yeah. The products... they exist. You can... decide. I think it's a mistake. I mean, look. Our system... it makes a huge mistake. So...

[00:21:30] At the savory slope. You can. And the black slope. So. And. That's by difficulty level. If you were to distribute these types of slopes with licenses, that would be much smarter. Why does someone who can handle it well in Krautendel, lives in Denmark, and only wants to learn something about flying thermals, and let's say, from Föhn conditions and aviation law for cross-country flying, why can't he just get the license for what he actually handles? In other words, just for this area. You have it with boating too. You can get a Lake Constance certificate or you can get this sea certificate. And in paragliding, there's actually only this A-license or the SOBI in Austria. And then there's the cross-country license, which is actually a pseudo-B.

[00:22:20] As soon as I move into this airspace, I would actually automatically need the cross-country flight license or authorization. Because you can be blown away by the wind alone. Then it's legal again with the A-license if you land outside. So it makes more sense for me to build it up based on areas and based on product types according to the description. Little Cloud actually only exists because the manufacturer makes products that are simply designed for thin air where laminar wind occurs. It's interesting. It has no certification, nothing, just a load test, it works. People don't buy anything because it has an A, then a glider there, but the beginners have a Little Cloud there and fly with the Little Cloud because it's safer in high wind, like a 26-square-meter bag in 30 km/h wind, right?

[00:23:08] And it's still roll-stable. So, I think that would also work with the kids. Over there, they're basically categorized by age-licenses. So MOVA, no problem, then you're allowed to fly with a single-skin, in my opinion, on the practice slope, with zero wind, under 30 meters, and without obstacles. You can define the areas for that, it's simple. You have enough experts, flight instructors, all that stuff. So, under supervision in all cases, with ski jumping—you have to imagine, with ski jumping, you're standing there as a 14-year-old with rails that are 2.30 meters long, at the jump—that's for your first jump from the large hill, meaning from the large hill, medium or normal large hill, so one where the K-point is located, and it lies at 90 meters, meaning from the takeoff table until the radius flattens out again at the bottom of the steep slope, exactly at that moment, that's the K-point, so basically,

[00:24:00] The jump is 90 meters long there, and you're traveling at over 100 km/h, you're going over this takeoff table—namely, at the beginning, speed in ski jumping is safety. That means your coach won't let you take off for the first time from the lowest shelf, from the lowest kicker, but from the highest one. And that's the reason because you then have much more airflow; that means even if you had the tendency to press the skis down, to over-rotate, it's safer—you press them up here and stand up, and you do like, I'd say, Eddie the Eagle, that kind of "little man" pose, he always only did that kind, and you naturally have more resistance and safety because of that, and you still get into the transition area where the slope gets steeper, and you land softly, as if you have little pressure and have a large jump where you then have to take the skis with you, actively,

[00:24:49] that you even get far at all, and the ski flies out from under you and rotates forward. And with a 14-year-old, you can only decide based on a feeling whether he's actually seriously injured or survives in the end. So there's hardly any—there's no orange zone in there. That means if you go onto the large hill as a child, it's immediate: either you have a real injury if you screw up, and there's no room for error. So you have to have your routine down when you go onto that large hill; that routine has to be perfect. And that won't work for adults. That only works for children. So, speaking of ski jumping, that means when you get to the large hill, that rhythm is already in there, you're already so focused in your area, you take in the perception—you don't see the size of the entire hill, you only think about your routine.

[00:25:43] That means, if you look at it, you've noticed how ski jumpers hardly show any joy in the finish line when they're down at the bottom. It's rare to see them let out their emotions; instead, they're always in this evaluative state where they're constantly judging themselves. And because they're locked into such a focus, you can hardly get out of it. That means once you've jumped, you're in a sort of hypnosis, you're focusing on this one point, then you convert that energy, and you do your thing, because you have to maintain that focus, otherwise you'd have deathly fears. And because you know, in a normal state—like we're talking about now—that jumping off a jump table that's four meters high with skis that have a loose binding, where you're not standing stably inside,

[00:26:31] when you go over it at 110 km/h, if there's anything there, it always flips you around, and it always hits the cervical vertebrae. So that's the problem. The ski creates more resistance, it does this, and the head goes forward. And then in the snow, that move really hurts. But it doesn't happen. I mean, you almost never have cases where a child crashes into something. And that was actually the interesting part, which is why I'm pretty convinced that children do everything extreme significantly better and with more reason. And children can focus incredibly well where adults struggle. That means when it comes to fear and risk, children are just significantly better tuned to the point. The only thing is, of course, a six-year-old—you have to say something about that—a six-year-old might just jump down from a three-meter tree without thinking and crash into something down there.

[00:27:23] But you also have to know that if you compare it to an adult, if they jump down from three meters and things go really wrong, they'll land with their legs straight and everything will be wrecked. But a six-year-old will get, at most, a bruise. Actually, they won't even get a bruise. So even if they jump down from three meters without thinking, they know very well that they can jump down from that height without breaking anything. And I only have this feeling, I only know this from how it was back then. And that's why I trust the story that children can actually fly purposefully in different areas without any problems.

[00:28:03] **Lucian Haas:** Let's jump ahead a little bit in your flying career. Now you're 14, let's say. And I read that at 14, you had already flown along in your first competition. Oh boy. I have two questions about that. Yes, go ahead. First question, how is it even possible, legally speaking, how are you allowed to fly along in a competition at 14 when you can only get your license at 16? And second, what was it like participating in a competition like that at 14? Yes,

[00:28:30] **Benjamin Hörburger:** That was the Junior Challenge back then. Stefan Mascht was in charge of the paraglider section, Rudel Burger for the kiting section. The Junior Challenge was at a pretty high level back then. That means the German national team co-led and organized the competition for the youth and used it as a training camp themselves. Back then, Olli Rössel, Achim Joos. Then came Norman Lausch, who flew with me, apropos Junior Challenge, at the time. So he was a rising star in the competition scene back then. Later a test pilot. And now it's simple. My brother was a fresh flight instructor. The youngest flight instructor in Germany, obviously. Because he started earlier too.

[00:29:15] Back then, I flew the Nova Carbon from the company Nova, and then I went to the Junior Challenge and signed up. Everything had to be signed up by hand. And at that time, my brother flew with the kiting, and I tried to get myself moved up to 16 during the registration. Like, whether I have a certificate, and I used my brother's license number. I mean, he flew kiting, so he only needed his kiting license. And I have the paraglider license. And it said Hörburger at the back. I thought they wouldn't read Dominik Hörburger there. Like, his name. And then, my brother, he was totally ready to shit on me. My parents knew that I was in a flying status.

[00:30:00] I am absolutely not ready to take high risks. And I approach the whole thing very deliberately. You have to know, I've witnessed many accidents on tours everywhere I've been abroad. And at that time, paragliding had such a boom where the gliders got a lot of power. And then suddenly, there were heavy accidents again. That's when the airbag thing first came out. That's when the rescue obligation also came out in Germany. Abroad, none of that existed. In Slovenia, we were in Slovenia, and people just bomb down. You're standing at the launch site as a kid. The others are gone. And basically, you're supposed to wait at the top until the tour bus comes back up. And then someone bombs in next to you.

[00:30:46] And yeah, for the next five hours you're an eyewitness, watching them die. So that's why I had a different perspective on the risks. Because you have to be aware that if you're as stupid as an adult—that's how I always described

it back then—you can die pretty quickly from what happens out there. So that was for my...

[00:31:07] **Lucian Haas:** Parents, no problem. I have to jump in there for a second. Did you actually experience people dying in front of you, who died here at the launch site, who were bombed there? Yes,

[00:31:16] **Benjamin Hörburger:** sure. Or

[00:31:16] **Lucian Haas:** was that just... No, no,

[00:31:18] **Benjamin Hörburger:** No, no. It was real. The story is real, yeah. No story. No story. I've experienced it several times. So, in my test career, yes. In other words, if you're a test pilot, you can assess the risk and the weather situation differently because you fly professionally. Combined with the product and your skill level. That means, in dangerous conditions, I choose the product I can still work on, check the stability, and so on. So, I wouldn't start off with just any prototype of a competition glider. And I wouldn't do first flights either. But then you go up the Tegelberg, for example, with Manuel Krotsch at Swing back then, you go up the lift and at the bottom the lift operator says, "Watch out, at the pylon—I don't remember what it was, pylon 3 or 4 at the top, the one below the launch site, we have wind gusts from the east, north, northeast of peak 35."

[00:32:07] It was spring, May, I think. So it was still a pretty unstable time. A high-pressure system had moved in. And then we said, yeah, no problem, we're test pilots, we're going up there now and we'll take a look. And then someone had already headed in, and then we said, hey, watch out, for the average flyer the conditions are actually bad right now. I wouldn't fly if I were you. And then he was like, yeah, I can handle it. So they're always around 50, 55, have flown for 20 years without an accident, and you learn a lot about human character then, and later you read what the newspapers reported. I'll tell you how it was. You get to the lift, you get warned by the lift operator about the conditions, you warn every pilot who wants to head up now.

[00:32:56] You say to him, look, we're 20-year veterans, we're professional test pilots, we're going up there now just to check certain things with selected products. Please don't fly. But he already knows what he's doing, he goes up anyway, and then you're up there and you say to him, look, the conditions are really intense, you'd better stay down. That's for an average person, and if I didn't have to feel it professionally, I'd say the risk isn't really justified anymore. I mean, it's not fun. So, me falling down isn't really the problem, but it's just not fun.

[00:33:41] The conclusion of the story was that it was a bit of a stare-down; my Grotsching and I then flew down. Back then, I don't know what it was, a Mistral or I don't know what kind of glider we were flying with Swing. Down, hand on it is basically stability, checked the gas, these are ideal conditions. So you fly out there and head into the east wind and you feel the thermal lift anyway, 2 p.m. And then you can just watch in the gas and see if the glider collapses between A and B, B and C, how it behaves and what kind of stability it has already. That's already great for something like that. And there you are at 110, concentration at 110 even with the B-glider or back then 1 to 2, nothing can happen. So you know, even those can shred you. You have the experience sword by now. Yeah, the conclusion of the story was that the guy with his Gradient, back then it was a Gradient glider, but it wasn't his fault that the Gradient also starts up and flies out.

[00:34:33] Then there was a lot of east wind and he didn't want to get blown away over there, he absolutely wanted to land on the landing field because he was being pushed aside so much, he didn't hold back up there already. And then he flew into the landing field, kept the glider in the gas afterwards, near the ground, flew full throttle, instead of just saying, "I'm just having some fun." And you know how it is in the spring, when the dandelions are blooming, I can only tell you, whenever the dandelions are blooming and there's an east wind, you have lift-offs on the ground that are insane and really strong. And especially in this pre-Alpine region, these lift-offs were extremely strong. And as it happened, he took one on the roof and the sun is hot, the air is cold, so pure energy, he took one on the roof, took the front flip, then put the glider on the brake, typical reaction, like so many people who fall, instead of just leaving their hands up and letting the glider do its thing, especially B-gliders, please don't touch anything, wait.

[00:35:34] And brake doesn't mean going onto the brake, as a tip, or if people think they have their hands up, they think at head height, but at head height the glider might already be braked. So it's very important, you have to orient yourself to the roll, the hands have to be on the riser at the buckles. If you get a collapse, first leave your hands on the buckles,

because most people fall down out of a chain reaction. That is, what did he do? He went onto the brake, had a front stall, goes onto the brake because he wants to actively make things worse. Yes, then you have a stall. What did he have? A stall? The glider tilts back, then he checks that something is going wrong and doesn't know what and puts his hands up. What does the glider do? Pendulum motion, he shoots, he jumps past the wing and before the lines were extended, his upper body slammed into the ground.

[00:36:24] Well, and then you go there as a first responder and just think to yourself, I just tried to explain to that guy three times that the conditions aren't for him. And then you read the accident report and it just knocks you off your pedestal. It says in there, experienced pilot, 30 years of flight experience, frequent flyer, suddenly fell from the sky. Later you find out that it then says he got a collapse near the ground and through this movement, he died in an accident. What nonsense. The thing was, the guy was self-absorbed, overestimated himself, typical, because he hadn't had an accident for 30 years. Not routine, product in hand that is absolutely above his level because he hasn't had an accident until now, big, so by luck.

[00:37:15] And then, basically, he fell out of the sky because he had already stalled. And not because of the collapse, but the reason was actually that he was flying with a high angle of attack and didn't hear the warning shot. That's why he actually fell out, not because of the product. So it was so many chains of events, and this is still true today, whenever you read "30 years of flight experience," you know that Lufthansa pilots—the ones with the most experience—are not the ones, what's the word, the prototypes, meaning if you do a VVZ, i.e., you build a plane for yourself, a prototype, the first flight cannot be done by a Lufthansa pilot.

[00:38:02] The insurance won't pay for that. Yeah, because those who don't actually have experience in this area—they have a lot of flight hours and they have the highest license, but they are raised with very high self-confidence. But they aren't raised on skill, as in aviation skill; they actually always go by the automatism of how things are supposed to happen. So they have that underlying structure, but not in terms of flying. And the ones who do the first flights, the Lufthansa pilots, they rarely like to be told what to do by some, let's say, run-of-the-mill smart aleck who flies ultra-light or something, who only flies by feel. So what happens? Yeah, you'll probably rather fall down like the one who, in practical terms,

[00:38:47] the flight product moves. So, in other words, with an instinctive feeling. That's why test pilots are often not Lufthansa airline pilots in these three-axis stories. And that's in the insurance policy. With the LBA, if you want to take out insurance, a first flight cannot be done by a Lufthansa professional pilot. Interesting, right? And that's how it happened to me too. So, in other words, an experienced flight instructor, 30 years of experience as a multi-pilot, and then he completely takes himself apart.

[00:39:12] **Lucian Haas:** Now we've drifted off a bit. Still, a nice story. But I want to jump back. Recent competition. You were at this competition when you were 14. You were there, trying to sneak in. Did you get caught? Immediately.

[00:39:27] Immediately. But they caught you

[00:39:29] **Benjamin Hörburger:** let them fly anyway. Yeah, that was very simple. I mean, they didn't do anything wrong.

[00:39:35] So Greifenburg is a training area. At 14, you're allowed to do altitude training. So at 14, you can do altitude flights. And in Greifenburg, I did my altitude flight with a flight order. Two flight instructors, and a flight instructor in the air with accompaniment. So that means the Liga pilots back then, Achim Joos had just recently gotten his flight instructor license. And Olli Rüssel was a flight instructor assistant. Then Rudel Burger was a paraglider instructor. Stefan Masch wasn't one. He was just the national head, a supervisor. He did the flight order, and at the landing field, my brother took my reception with a flight order. And so I basically flew with the Liga legally later with a flight order. Well, not Liga, Unichallenge. And now comes the joke. Then I'm at the Unichallenge. Quite silly, they were actually allowed to take me in officially.

[00:40:21] I had the authorization back then to participate in this national competition—it's not an international one, so that means you don't need an FAI license in that sense—and I was insured through the flight school as well.

[00:40:35] And interestingly, it was like this back then—I think I'm allowed to say my name, right? I can say anyone's name, can't I? I'm fine with it. I like saying names. So, was it like this: at 14, I qualified for the Liga because the first five spots were already fixed, and then seven people were allowed to qualify for the Liga because the application pool was still large back then. And I was—well, the first ones were the competition pilots I was already with, the boys, and they were definitely in, and I, in any case, qualified. And behind me was—I think his name was Tobias Schreiner back then. Tobias Schreiner was behind me, one spot behind me, and I took his Liga spot.

[00:41:23] Now I had even qualified and he didn't. Yeah, then he immediately got me in big trouble with the DHV in the media. Right? That was obviously bad for my parents, right? Because she got hit with a massive fine and she didn't know that I was flying in the league. There were no cell phones or anything yet. I was there watching my brother fly in the competition and I was allowed to fly secretly somewhere from time to time, right? They didn't really catch onto that exactly. We kept a lot of things secret. Yeah, that's how it was. And then I flew in the league. It was cool. It was fun.

[00:41:58] **Lucian Haas:** That means even though Tobias Schreiner snitched on you or something, the DHV said, okay, he's still allowed to fly with the league.

[00:42:05] **Benjamin Hörburger:** Yeah, there was a special procedure back then, a small one. I received a D-license, unofficially, officially. They exist officially now. That means you're allowed to go flying independently. Without flight instruction in approved flying areas. And with that license, you would have had the opportunity to fly with the line. But however, no, that's not right. I didn't fly with the line immediately because Tobias Schreiner had already made quite a scene and my parents were afraid for their livelihood. That was a tough time, of course. They had a huge house to finance and, and, and. And kids who are sometimes, I'll say, in our case that's a term of endearment, real little shits.

[00:42:52] And so, a lot of shit. I didn't just do stupid things while flying. We did stupid things with everything. And yeah, then afterwards it was like, you guys actually waited until I was 16. And at 16, I went out again. I think I came in second or something at the Junior Challenge back then, I don't even know. And then I was officially allowed to fly along. So, I didn't have to qualify for the league anymore, not like at 14 when I was flying along. So, it was like, Stefan Mascht—I have to give him some credit there—really even back then under Rudel Burger, when the competitions were together, they always voted for the kids. And they didn't know me at the Junior Challenge back then at 14. They didn't know me and they did something,

[00:43:40] ...what nobody would do. Think about it, some kid shows up from out of town, no parents with them. You have no contact with the parents. And you say, okay, you're allowed to fly there now. In "alpine," higher, alpine terrain. And at 14, the tasks were already tough. 75 kilometers and then with those bags back then. That was quite something. But it worked. It was, in any case, the best 1-2er glider he flew at the time. So, I qualified for the league and this 1-2er class—if I were to call it a B-class now, since the others were flying high-performance and open class—I was definitely in there. And this Tobias Schreiner, he was also flying high-performance. And then a 14-year-old comes along and flies all around him. And at the same time, they were just very solid, safe finishers.

[00:44:27] And I actually—I'd say the typical world champion types aren't the ones who just race for first place, but rather the ones who consistently reach the finish line. And that consistency actually helped me more. And you have to say, Olli Rössel was always watching me in the air. He'd fly over to me back then with his Targa, always spiraling down, checking where I was. In the

[00:44:51] **Lucian Haas:** competition as well.

[00:44:52] **Benjamin Hörburger:** Always in competition. So, he always accompanied me and then came back to me, checked what was going on. And he landed somewhere optimal and was always watching me. And he actually did a few things back then. And then, speaking of GPS, I got my experience with GPS there. You had batteries in there and then it was just photo and GPS. So, you started tracking and also had a photo for safety. And then I got a GPS from Olli Rössel and there was the safety rope attached to that screw at the back where the batteries are. And instead of keeping it in the middle, I basically had the rope on the left and right in the carabiner. And now there was tension on it. Now the GPS was upside down. And then I wanted to look at the GPS, of course, so I turn it and then it goes plop and suddenly the batteries fell out, bing, bing, bing, bing.

[00:45:38] Then I had to, oh boy, I had to switch back to photo mode and take pictures, shove the batteries back in, turn it on again. And that was really funny. I mean, there were all sorts of hilarious things happening. And it was a lot of fun. And no, the support was very, very good back then. I just have to keep saying thanks for what they did there. I don't know if I'd do it exactly like that right now, immediately, but I think I would. I'd take on the responsibility of the risk.

[00:46:09] **Lucian Haas:** But now you haven't had a real competition career, but rather went down the test pilot route. Why? I have

[00:46:19] **Benjamin Hörburger:** ...signed a contract where competitive flying couldn't be the priority. I mean, I wanted to make money from it professionally. Olli Rössel was basically my trainer; he came from my area, the Oberstdorf region. And Olli really struggled to make money from it back then. Achim Joos was the last one hired by the Bundeswehr, and he did it on a professional military track as a professional athlete, a career athlete. And yeah, you don't make anything financially from that. So, what do you do then? Well, then you have to think about tandem flying, right? Should I become a tandem pilot now? Yeah, fine. You can still do tandem piloting at 60.

[00:47:05] So, that's possible everywhere if you have a good area. So, it was clear that if I wanted to do it professionally, flight instructor? No, that was out of the question too. And then I was with the German Ultralight Association back then and they were looking for hand pilots. I was 18 years old. Speaking of which, I did an apprenticeship as a pastry chef. And do you know why pastry chef? Confectioner. Because that was the only job, after my shitty, bad school leaving certificate, that was the only job where you have night shifts, where you're allowed to work night shifts as a kid, so that you can go flying during the day. So, the priority was completely... That's why you have

[00:47:43] **Lucian Haas:** Trained as a pastry chef? Yes,

[00:47:44] **Benjamin Hörburger:** No joke, yeah. I wasn't interested in the job at all. Only the working hours. Great. Seven hours of work, but for night shifts, right? Yeah, at some point you realize that night shifts might not be so easy after all. I mean, if you've only stayed up all night once while going out or with friends and think it's easy. No, when you have to do it, the whole thing is different. And then I was at the company Swing... Well, back then it was like that, then the DULV came along. And the DULV, the German Ultralight Association, was already looking for test pilots for motors. I had an accident in between and basically fell out of the competition scene for a bit. So, and then I got interested in acrobatics. Paragliding acrobatics at the time. And I tried it, even at 14, 15, I tried flying helis and doing inverted loops back then.

[00:48:33] You have to imagine the look on my father's face. You're standing there in Asprey as a dad, there's a 30 mph headwind, and you have to help some paraglider out—someone who hasn't flown in a year and a half. And you're standing there with him at the edge, and the wing is bucking. And then you see out of the corner of your eye a blue Arcus 1 up there, doing these insane, shitty full-styles, right? And you know exactly that it's your son, that man, at 14, that idiot.

[00:49:02] Somehow, while in the air, I decided, I felt like it should actually work now. What I did was, I watched the videos from the DHV, maybe half a year or three months before, where Karl Slezak did the SIV training at Achensee. He basically only ever made recordings of people crashing. So I just kept watching those accidents and saw what the problems were, what they were doing. And then I was there at 14 with an Arcus, because I wasn't flying with the Carbon anymore, because the Carbon went into a deep stall. That winter, because of a wrinkled wing, I slammed into a Didamskopf below the rock face because that piece of shit had already gone into a deep stall, because there was a Kerrington fabric on it and the Kerrington was causing problems.

[00:49:47] And then I flew the Arcus-Notfrühstück. And with this Arcus, yeah, I flew my full stoyes and practiced there. I practiced heli-flying and stuff like that. Yeah, it didn't all go well at first. But I didn't need a rescuer, nothing, everything was fine. And afterwards, it was like I wanted to fly high-end. And then I got a Stratus IV AC from the company Swing back then, because I was flying the Arcus, I had them let me have one. So, let me have it. I didn't buy it. I just requested it and got a glider. And I was basically allowed to fly it for free. And I still didn't have a B-license. You can't forget that.

[00:50:32] No B-license, but flying an open-class competition glider. And I practiced with that one too, and I was in Southern France. I knew, well, the good thing is, I knew all of Europe with all the weather conditions. So, I can tell many, oh, it's such a rotation. Wow, strong, thermal, and dangerous and turbulent. No, they don't know how the cycle of this area works. So, they just have no experience. Typical Germans, he drives to the launch site at 11:30, 12:00, stands at the highest point, and then unpacks his glider first of all. Well, that doesn't work in the south. Instead, in the south, you drive up to the launch site at 9:00, put on your short harness first, and basically finish your glider in the lee at the back and take a Rosetti before you. The Germans somehow don't really know that.

[00:51:18] So, not the Austrians either. And not the Swiss either. I don't want to just bash the Germans, that's not entirely true. But it was typical when a German showed up. Germans are, you have to say, the ones who have been trained the most. And because of that, you naturally had many among them who, of course, put on a show. And at half past eleven, of course, it's blasting full throttle because it's blowing up thermally with a 30 km/h wind. And towards the afternoon, let's say until 1 or 1:30, the wind goes up to 40 km/h. But that's lift. So, in other words, if you're out there in the air, you don't have this wind. And you have to know that if you start at 11 o'clock, you only have the chance to land until half past twelve, and then it gets critical. Because then you have the valley wind systems starting to pick up.

[00:52:03] And during this time when they start to lift off, there are a lot of thermal lift-offs. And then around 2 p.m., the valley winds are on. You don't have such strong lift-offs anymore because you have the strong valley winds in the valley, where you come down vertically, but at least you don't have the thermals on the ground anymore. And by 3 p.m., the valley wind starts to drop again. And then you can land there very easily and laminarly. So that means from 11:30 a.m. to 3 p.m., just don't go landing there where it's officially marked as the official landing field, because those aren't the landing fields we would recommend. And then I flew there with the competition glider, so I flew with gliders everywhere in all kinds of conditions. And then I said, I didn't have to wait at home until the conditions became sporty. And thus, I suddenly had good experience with high performance as well.

[00:52:51] And then it was like this, I ended up having an accident because I was maneuvering a high-performance wing near the ground, like an overt, on the slope. And if the wind hits at about 45 degrees from the left during slope lift, there's a shift. Then you get closer to the slope and realize, oh, the slope is so close now that it's no longer doable. You recognize it immediately. It was already clear in that moment when you initiate, you look and see it won't work. And then I just slammed into it. That really set me back in my career as a ski jumper and cross-country skier, as well as in flying, because the foot injury—it was just the ankle—was pretty shitty. So it involved a long waiting period with, I'd say, an eternity of time until it was somewhat okay again with surgery and all that stuff and crap; it took quite a long time.

[00:53:43] I think that completely knocked me out for half a year. And the fact that it was prone to breaking, that it liked to break on me, that was already a thing. But this with the wingover was just so fundamentally stupid. I already knew that morning that, intuitively, it wasn't quite sitting right today. And my brother said, why are you actually flying around with the high-performance glider right now, because it's already thermal. So in the evening I stopped wingovering in the laminar wind up there and wanted to start exactly the same way again in the morning with the first thermal conditions. And that was the lesson. Acted stupidly, immediately broke. Poof, done. So there was no learning curve there, it was immediate compensation for pain. Yeah, and then the job came along afterwards and I wanted to train again during the day, start flying.

[00:54:32] Then, of course, I wanted to go full throttle training combinations. I knew I had to get back on my feet somehow. Well, that took quite a long time. I was only able to start again after half a year. So, a good year had already passed. And then I was turning 18 soon anyway. At 18, I looked to see if Dulf had posted anything; I flew in the motorized glider, did a lot of licenses in parallel because I couldn't really do much sport flying. So I preferred to invest money in licenses. I blew my entire tuition on licenses. In other words, I got my three-axis certificate. I had a flight instructor for the three-axis. No, I did that later. But I got a motorized glider certificate. I got a three-axis certificate. I did all sorts of things. I started sailplane flying. I wanted to do a PPL-A, actually, even that, because I absolutely wanted to fly aerobatics officially, and and and and and then the rest of the money, from tandem flying and secretly stealing gliders from my parents' storage.

[00:55:27] where we were old and secretly sold them on eBay Kleinanzeigen. I blew that money on renting planes, on ULs, so that I could fly a lot of hours. At our airfield, you could rent ULs. And then I straight away said, I'll take a 30-hour package. Well, 30 hours felt like very little to me. Then I had a 30-hour package, but you could only book 10-hour packages. And then back then, Franz Schnell at the airfield told me, yeah, no problem, you can have it, I'll give you a discount, and he gave it to me back then for a sport price.

[00:56:02] ...sold that 30-hour rental package. And the cool thing was, I didn't have any money for it yet. Then I started flying hours, I had to push myself, and in the background, I had to swipe gliders from the shelf for my parents when I was already old, and sold them on eBay Kleinanzeigen, got the money, and then always something would go wrong with the bank, or the transfer wouldn't go through. So, if a young guy starts that, he lies like a book, you wouldn't believe it.

[00:56:34] That means he just didn't have any cash. But Franz already checked that, or it wasn't about the money for him, and he said, look, just pay the money, make sure you get the money together, you can still keep flying, but just bring it here. And then that worked too. Anyway, yeah, and then I was allowed to start in the motor section of the German Ultralight Association, just for testing, thanks to Dulf's licenses. At the time, the student Stefan was there, and Walter Holzmüller had posted a K-exam thing with student Stefan to test the compatibility between motor and glider. And then I went there with the Angaros and came back from the Liga competition right then, drove there with the Hochleister, and then with the Hochleister there...

[00:57:21] ...allowed to do that and fly the maneuvers, accelerate the collapse and stuff like that, and she already said, who's coming with the Hochleister, is he crazy or what? So, to fly towards a collapse, you actually take an A-glider, but I was under it, I felt comfortable, I knew exactly what the glider could do and what I could do, and then it's simply this: you have to do it with the one you feel comfortable with, the one you've flown in, everything. That's why, for example, you also understand why Chrigel Maurer prefers flying with the older X-Alp glider over the new one, because he's simply one with that glider, and maybe the new one is a hair, a tenth better, but that doesn't mean anything if you don't feel 100% comfortable, so. And yeah, that's how it actually was, then Dulf noticed, hey, there's this very young guy who can handle motors incredibly well too.

[00:58:11] and where Motor was flying at the time. I mean, the Motor market exploded—Arcus II, Powerplay, Sting—mostly, the glider then sells according to LDK times, so 10,000 units of one product were sold or 12,000, I'd have to ask Günther Wölk about that, but he made his money with that one, anyway, not with the products that came after and

[00:58:33] He's going to scold me now, but in any case, it was like this: back when I got a job at Dulf, I was hired as a freelance test pilot. And they also wanted to get certifications, so the company Swing immediately started looking for a test pilot. Then I went to the company Swing and basically applied there, and both Hartmann Michel and Günther Wölk had already said, "Oh yeah, that's right, hey, if little Hörburger comes along, bring him in immediately," and then they brought me in. So, more or less, we were looking for each other and found each other, and then they said they had already developed the motor too, and that was highly interesting because I hadn't flown a motor at all, to be honest.

[00:59:18] So none of the average consumers out there know about that; they don't even know what it actually looks like. Nobody follows exactly how your development team works; you see them flying somewhere once and then not again, but it was like this: back then, Manuel Grotschi built a motor glider—what was it called? Well, exactly. We always said, well, he built a glider that was supposed to be 18 square meters, projected 18 square meters, I think it was back then, or 20, I don't remember, something like that, and you're supposed to hang 240 kilos or 250 kilos under it with a trimmer and speed bar. And back then, the trend was, you have to see how the gliders react to a collapse, they just have to manage it.

[01:00:03] Certification 3 back then, classification 3, and then I flew out of there with the tandem and tried to get into that collapse area with the glider, and I watched to see if it reacted or was influenced, and then it really started going off, you were flying in a collapse and you were constantly flying into a roll, so the climbers always threw it over once, it was just the energy coming out, right? It's like when you use a brake with a speedwing, you go over it once and that was the case with the collapse, actually harmless, because it always did it immediately, so there was no "aha," it just went "poof" and then around once and that was it, and you were always there, from the outside it looked spectacular as it pushed out

and I thought, that's normal, and then I thought, well, that's the job of a test pilot, and then steering and tumbling with 240 kilos, that somehow worked, but it was completely out of control, but because Manuel Grotschi—I thought he was the total pro at this—because of that,

[01:01:02] that Sina stayed so calm, I thought that was how it was supposed to be, like he had it under control. And because Benni Hörburger is new and looks so relaxed and stays so calm, he's not allowed to show his weakness as a captain and, despite his fears, basically just tested this small glider with 240 kilos with me in the tandem and

[01:01:28] then we were also out there together with the glider in poor preparation, I also thought that's how it's supposed to be, you're over the swell and just wearing a life jacket, not one that inflates, but like a surf life jacket, and then we flew out there and survived the whole test, and as it always goes, then you, well, a massive load basically falls off you and then you just have to go for the landing, and then Manuel Croci back on January 28th, January 27th,

[01:02:02] at Ticin back then, to set off towards the outside at the Lange Montjori with a small glider and the weight and a power glider that has zero power, we ended up standing there in the water 150 meters from the shore in outside temperatures of minus 4 or 5 degrees, water temperature two and a half, three degrees plus, without a rescue boat, with a shitty life jacket in a tandem. Can you imagine? You don't die during the landing because of the test flight? Such shit.

[01:02:37] **Lucian Haas:** The test flight flipped over the canopy several times and whatnot, but in the end, you landed normally in the lake, but it was minus—no, not minus, but it was two degrees and whatnot. Two degrees, yeah. How did you guys get to the shore then? That

[01:02:52] **Benjamin Hörburger:** My big piece of luck was that I freed myself faster. I knew then that it was going to go south. Manuel was the pilot, basically, right? And he said, "Hey, shit, this isn't working." And then I immediately opened my harness and was already gone when it hit the water. I then said,

[01:03:13] Manuel, I mean, I've always had respect for him, the utmost respect. And that was the first time I said, Manuel, you asshole. Because I knew it was going to be shit. And then I swam out of there, and the crazy thing was those 150 meters—I mean, I was able to swim freely. And I'm a talkative person, as you can hear, but when I reached the shore, I couldn't move anymore. Everything was already stiff. So, those 150 meters couldn't have been five meters more, because even if he could have stood there, I wouldn't have made it out. It was crazy because the clothes were so heavy, the swimwear was so shitty and gave so little buoyancy, and no drysuit, just all the equipment that didn't work.

[01:03:58] And Manuel,

[01:04:03] He also washed out, where you could only stand up late and he freed himself, and it's a spot where you could walk before. So, where the gravel bed goes further in, in the river, and he got out there because he lives there, he also went swimming there, then walked out there, but luckily he was still able to free himself. That's when we knew, so if you go into the water alone, you have no chance of survival, so that was, phew, that was all a lot of luck this time. Yeah, from that point on, we preferred testing over ground, like over cold water without a bottom. I can recommend that to everyone, if you're trying the Akku or something, just go over the forest, and preferably a forest that doesn't have high density, because, I mean, deciduous, deciduous forests are good because you can see it if someone is hanging in there, but with spruces and stuff, the paraglider doesn't catch well.

[01:04:54] So, if you go into the forest, you usually slip through the branches and the rescuers won't see you. That's why deciduous forests are actually great for testing and for Akku flying. You have to leave it at that. In those, you can always see the glider hanging inside; it usually gets caught in the crown, and as far as injuries are concerned, nobody really knows of anyone who got seriously hurt when they went into the trees. So, with water, the rescuers know about the injuries, but in the forest, actually less so.

[01:05:21] **Lucian Haas:** Was this experience with the, not the fall,

[01:05:26] but with the inflammation, let's say, in the water and swimming out in two degrees Celsius and all that, was that basically your most dangerous situation so far? No, no, no, that's way...

[01:05:37] **Benjamin Hörburger:** more dangerous later. But you only ever realize how dangerous something was afterwards. That's the thing. You only know, oh, that was shitty, after the fact. So, I've had several dangerous situations. I got sorted out up on Monte Baldo, saw the clouds closing in below, and I was sure,

[01:05:56] oh, then I also come out of the cloud. But it was like there was a lot of wind up there and I was actually hovering in place, and my GPS was only showing the direction. Back then, it wasn't like it stored your previous track, but it just gave, let's say, the heading. It just always showed where, where west was, right? And the Garmin, whatever it was called back then. But it doesn't matter, anyway, it was like that, then suddenly the clouds break and you see on the radio that you're high, like, you're significantly above summit height, and then the clouds break, but you only see rocks where the clouds are clearing. And then you tell yourself, where are there rocks at Monte Baldo when you're above summit height? Yeah, that means I was standing in the wind, and I was always pointing towards the west in terms of direction,

[01:06:47] but I had no forward speed at all and was basically flying along the terrain, heading south, effectively, with my GPS pointing west and drifting until I hit the rocks up and to the left where the clouds were. So, I flew four kilometers in the wrong direction and was sure I was flying correctly. But it took forever, and I thought, there's no way, when are the clouds going to break? And by then, your pulse is already up, and then you think to yourself, well, nothing can really happen, purely by variometer you're above the summit, so you'll just come out into the side valley, but the mountain goes south,

[01:07:27] At 400 meters altitude, like Monte Baldo itself, the ridge and, yeah, and then I came out there at the rocky ridge below the summit height and saw, oh, rocks and the clouds closing in again. And then I knew, okay, I realized immediately, ah, shit, I'm not moving forward, I'm just drifting, and then I went full throttle. But from that point on, I pressed roll after roll, meaning I pushed through like a speed demon, and then I had forward motion.

[01:07:57] and then I came out over Lake Garda at the monkey height and thought, oh boy, oh boy, oh boy. That was, by the way, around the same time I was out with a high-performer, during that DULF K-exam test phase where they really gave me a hard time. That was one of the flights where the cool competition pilot, that kid, says to me, "You know what, sure, I can still fly that, or yeah, that's how fast cloud flying goes. Zip, zap, you're gone."

[01:08:27] That's when you're in trouble. Yeah, there were several dangerous things, but one of them, at Swing, was, uh, with the white sand, that was quite funny and, um, then later over ground, the testing over the meadow—I mean, the gliders that are always dangerous are the ones you don't expect during testing. And often things are dangerous where you only find out later, um, how close it can be. So, I mean, um, you're testing a tandem, it's spiraling way over 30 meters per second, you can't even imagine that as a normal person, but there are tandems that can really give it some gas. And they give it so much gas, and you don't know it at all, which means you can't steer them out anymore. You need both hands on the outside to pull to steer them out.

[01:09:12] Then a lot of test pilots say, "Oh, wait, no, they've never properly tested tandems." So, we had that, right? And then we spiral, and the thing stabilizes, goes full-on into the centrifuge, goes straight, great torque, the force goes up, your lights start to go out halfway, and you want to steer it out because you say, "stable," and then you pull on the brake, and you can't pull it because the force is so high. And then you say, "Oh, yeah, yeah, what do you do then?" Yeah, quite simple. Then, um, you try to pull with both hands. And if that doesn't work, then you have to hope that you can get to the reserve. And then you're playing with your hand that's hanging there, and you're screaming across, and you're trying with the second hand to pull this brake, even though you can barely lift that second hand anymore.

[01:09:58] And then you know how high the force is. And sitting in front is someone who's hoping and thinking, you know what you're doing. That was once, I think it was Thorsten back then, the Siegel-Thorsten, who flew along. For him, only one thing was dangerous, um, the glider tilted towards asymmetrical collapses, and you have to do the collapse together as a pair. But, wow, the glider then steered out, otherwise we wouldn't be sitting here anymore. And, uh, and then the glider tilted towards asymmetrical collapses, and then he had to pre-tension the B as a passenger. So, he got himself up front, took the B, and then pulled so that we could get the size of the collapse right. They were always too small. And then I took the A, and then we went one, two, three, and pulled, and then the glider got nice and big, and then I let go of the A, and normally you have some time. It falls in first, and then starts sliding out from the middle, and you

can basically let go of three lines, right?

[01:10:46] Take your phone away. Now, it was like this. The collapse came in really nicely, and just like it came in, it opened back up at double speed. And now, well, Thorsten only had his hands on the B, and you know, from tandem you know the line locks, they're so huge. Yeah, and the line locks basically smashed his fingers together, and then his—I think it was his ring finger back then—was broken, or something like that. Or he had a capsule rupture, some kind of shit like that. So, in any case, he complained like crazy afterwards. And what was highly dangerous? Yeah, when testing you always have things that are highly dangerous, but by now, you have experience, man, when you've flown tens of thousands of collapses, and I've never done anything else professionally besides pastry chef and now test pilot.

[01:11:32] **Lucian Haas:** When we talk about being a test pilot, what would you say are your strengths as a test pilot? What do you do particularly well? Phew,

[01:11:43] **Benjamin Hörburger:** Um, thanks Mom and Dad, quite simply, I've had to fly old gliders of all generations with my weight—little weight—in a short amount of time, up to the current standard, right? So, from the year 1987 to, um, the year 2000, I flew all the gliders there within, let's say, six or seven years, right? Where, um, and, uh, and so as a kid, you store certain feelings, which, which, which, so to speak, also...

[01:12:21] you have to compare, I have to keep doing it, I have to compare, so that means if you set a brake, I have to immediately fly the other brake in the same conditions, otherwise I can't tell you if it's better or worse. And in the past, it was like that, we had these career paths, and because of the flight school, and because I was so obligated to be on the practice slope, I always noticed back then what the actual problems are with the people out there and with the products; you could see which products are good, which aren't, and what's different about them. So, I always dealt with the subject matter, and I think that's the big point. Hannes always says, um, with me it's probably, um, he always says, the ambition, I am absolutely, um,

[01:13:04] ambitious, and, uh, very perfectionism-oriented. Even though I seem totally chaotic, um, in my, in my professional sense, um, I strive for the classic high-performance athlete, so, totally goal-oriented in everything. I mean, I can, I can, uh, I have no problem pushing myself to the limit, which my pastry chef apprenticeship also shows. I know that this training is going to be shit, and the working hours, but, uh, I'm happy to take that on for a bit more free time during the day, even though I actually get way less money for it. It was actually one of the worst-paid jobs, actually, and, um, I think that's the big strength, that I focus brutally on the masses. I mean, I know and can accurately assess which product makes which mass happy and which doesn't.

[01:13:53] And I know the issues, like for example with the lines you had with the Maestro, with these high-B products where there are unmantled lines inside, where combinations are used, where the main thing is to be as thin as possible and with little resistance, but still with the highest strength—you had that issue back then, sorting them is harder for you, and it's just fiddly, or you just throw the glider into a set and walk away.

[01:14:20] but these compromises are exactly my job—that I specify them beforehand and say, this is what's coming our way and we have to weigh whether it's worth it for us or not. Right? And back then, you gave your feedback, and I was already aware that this problem would arise. And that's where—I mean, you always have to be critical as a test pilot, so you have to explain the criteria immediately and you can't be biased toward a specific product or company in that sense. That means you are the built-in critic, so. Exactly, you're always critical, exactly. That's your job. Don't be the one who, let's say, wipes the designer's ass. Then you'll be out of a job soon and the company will sell very few gliders.

[01:15:08] **Lucian Haas:** Now you're working at Fiffi. Yes. And you guys have a scale from, um, Solar all the way down to A, and then up to C, with all kinds of gliders in there. Yes. How is that? Can a single test pilot really get a feel for such different glider classes, to the point where you can say, "This fits for this one"? Because, I mean, a C-pilot is obviously going to want or need something completely different than an A-pilot. How can you differentiate that so finely? Because, usually, I know many people who say, "I always fly C-gliders," and when they switch to a Low B for once, they say, "What is this sluggish piece of junk?" and just say, "It doesn't suit me, I don't like it," and all that. Yes, that's also

[01:15:51] **Benjamin Hörburger:** it's already a psychological thing, of course, right? But how, how

[01:15:54] **Lucian Haas:** you have to be able to prepare yourself to say, okay, now I have the mindset of a low-B pilot and I'm testing that now.

[01:16:00] **Benjamin Hörburger:** You have to orient yourself towards the masses. So, that is very, very important. Now, which masses? First, you do your main taste, you have to... well, I don't have, how should I put it, it would be smart if I said I have no taste, my wife is very pretty, haha, but, but, but I myself am actually taste-neutral and that's probably the point. And I signed a contract with Swing back then saying that I am, um, ready to end my beginning competitive career immediately. That is to say, um, to sacrifice myself exclusively for development and, uh, and all the test pilots, no matter what name they have, always did something else on the side.

[01:16:47] and I never did that, so I was always a professional; from the age of 18, I was a professional test pilot and, uh, because of that, it was often... so my career path and my position at the company Swing, Michael Hartmann was my boss, uh, there, so my absolute superior in practice, and Michael Hartmann was, uh, or is, uh, I haven't communicated with him for a long time, which is a shame actually, uh, he was in any case an incredibly good mentor, not in the sense of, uh, the working environment, uh, with the social climate, but, rather, he toughened you up, so, the one who, during those applications—which I didn't know, there were four other people there at the time as test pilots too—and they all failed because they, uh,

[01:17:33] they couldn't, um, handle the struggle, so basically, for me, there was only flying. I mean, I don't know, family celebrations, going out, circle of friends—I was raised that way, exactly, through the summer holidays, that I didn't have any attachment to, uh, home. So, it wasn't a problem for me to travel after the weather, and that's how you get to know different flight schools all over the world. So, that means if you're a great pilot, a super pilot in your home region and everyone at the Wasserkuppe, for example, I'll say, from that corner, do you originally come from there or do you still live there?

[01:18:06] **Lucian Haas:** No, I didn't learn at Wasserkuppe; at Wasserkuppe, they only offered courses at the beginning, that was the reason, and they wrote on their homepage that they can offer training grounds in all wind directions, I say, that fits, I really want to learn to fly this week or at least get started, and that was the reason, I live in Bonn myself, so I drove 200 kilometers or 250, whatever that is, to Wasserkuppe.

[01:18:30] **Benjamin Hörburger:** Yeah, exactly, and now you have to imagine, for me, I mean, there aren't any real home mountains in Bonn, Cologne, Bonn,

[01:18:42] **Lucian Haas:** Practice hills, but you can fly there too.

[01:18:44] **Benjamin Hörburger:** No, no, I mean, small hills are the most fun right now; maneuvering and carving around is fun anyway. So, that means the biggest rock face isn't always the most expensive flying—that's not true at all. That's the most demanding flying because there's the least safety factor from the terrain. I prefer to relax in areas where it's like that and there's plenty of space where you can just perch anywhere. So, as a test pilot, you're not recklessly brave and you enjoy the flying just as much, but if you live on a practice slope—like your home mountain—and you're the best there, you won't become a good test pilot by any means. Because you have no insight into how all the flight schools work and what different tastes in areas people have, what appeals to them. So, for example, let's go down to Italy, everyone knows Bassano, and you wonder, a high-performer flies in, the guy barely, he really barely managed to get off the ground, it looked very exciting, but then at the landing field, after 5 hours he lands and he lands next to you and then he takes off his helmet and you realize, the guy is already in his mid-60s and he's flying a high-performer. So, they're more into high-performers, but not for the performance itself, but for the psychological performance based on the look; it has to be a low-slung one, a low-slung car, so to speak, with wide tires and it has to look sporty, even if you're not flying out that performance at all, except for comrades like there used to be, Luca Donini and consortium and Maurizio Bordigal and so on, who already,

[01:20:21] but otherwise, they're into high-performance gliders and back then, I can only say this, we do very precise comparison flights and test flights and collect data and create references in which conditions, so,

[01:20:36] the glider works better and, for example, it was quite interesting that back then, in the spring, the Astral 6 came out; you had the Mistral 6, so, a 1 to 2er, and then the 2er Astral 6 came out, and the Astral 6 has

[01:20:56] had insane glide, I don't know anymore, I have no idea, something over 6 or something, but anyway, it was like the glider looked incredibly good visually, the new design had just come out with the new Domenico fabrics, the new colors, a massive photoshoot, then the Dolomites and all that stuff and mods, blah blah blah, and the Italians said, what a crazy piece of gear, it really has power, and the Astral 5 was rather blunt and very solid and simple, because it gave the feeling of being blunt, people thought it had less power, and if the glider feels more demanding, people think it has more power. To do performance flights, data flights, you need test pilots, I'd say, out there almost every flight instructor is a test pilot, because at least they evaluate your product immediately with one or two flights, even though you've spent like half a year on it as a professional pilot, but that's exactly the moment, the first moment has to convince, and how does the first moment convince?

[01:21:59] if I want an Italian to buy a glider like that, I make a glider with high glide ratio, because they stand for glide ratio, the French do too, and I'd best make a C-glider, because the C-class specifically loves them, or the 2-class back then, and then the Italians said how well it goes and how great this Astral is, this Astral 6, and for the performance comparison flights, we need at least about 25 to 30 flights minimum, so that we roughly know,

[01:22:32] roughly know how good the glider is. If we knew that immediately every time, we could build a high-performer right away that dominates the World Cup and everyone flies it. There's a reason Chrigel Maurer was at the very front of the World Cup alone for five years; he never quite reached for the World Championship title, but at least he was at the front all by himself. Why? He had a glider he was obsessed with; in dead air, during the comparisons, the glider wasn't good. He had this High Arc back then, but what the glider was capable of, Chrigel kept to himself, saying the glider was incredibly difficult to fly. That was already his marketing point number one, which is very tactically clever. He wasn't the best pilot at that time, not at all, even if he won and dominated.

[01:23:22] So, based on the results, yes; based on the skill level, no, because before that, he was still flying the UP directly, and he couldn't really shine with the UP Taga at all. But with this glider, he suddenly shone incredibly. The story was somehow that Kari Eisenhut thought the glider was crap, threw it into a corner, and said, "Ah, you're going back to AdWords, yeah, then you fly that trash bag, this prototype glider." Then he flew this prototype glider and then took this glider into his hands and suddenly realized—he'd made it split-brakey—that it handles better normally, basically banking on the outer wing. It was all nonsense, just playing around, we don't need that, but he did it briefly there and everyone thought, "Wonderful, look how the glider flies and how the pilot—only this pilot can fly this glider." No, the High Arc made the glider more stable, easier; the collapses were fewer,

[01:24:09] it made it easier for him to fly in certain conditions, which is why he was able to fly significantly faster than the others in more difficult conditions, because the High Arc stabilized it, and now here's the joke: there was a profile in there that maybe wasn't that performance-oriented and was so pitchy, I'll say for now, but the glider handled moving air incredibly well, and now he flew to the turn and everyone flew to the turn, now he was first at the turn and much higher, and then the glider—and what did he do in the World Cup? At some point, he was significantly higher when he arrived at the turn, and then he played the "Ränzchen" game, he waited for the pool, that was tactics, so in other words, he was able to tour around, then he felt that it was thermically good, then he hovered around the first turn and waited until the first ones came back. Yes, why? Because he knew the other pilots aren't tactically worse,

[01:24:57] but rather even better, because they had more experience at the time, like Luca Donini; he actually just has to fly with them, meaning he's not allowed to fly away now, he can always fly ahead to the turn, but has to wait again until they arrive, he just always copied the tactics, so to speak, of the good ones, so he always waited until they arrived and watched them and then just flew with the tactics of the others, but with a much higher-performing and stronger glider, and it was only better in turbulent air; in still air, the glider wasn't a meter better, and until this "Raushaschen" shows that this glider also performs better in turbulent air and feels more stable, it takes forever, and that's why, and then came the Thermik magazine, no, not Thermik, what was it called back then, what was it called?

[01:25:42] It's a mix and it's called Thermik, but back then there were a few sub-sections. Was it called Gleitschirm-Magazin back then?

[01:25:48] **Lucian Haas:** I think it was Gleitschirm-Magazin and Fly and Glide, but you probably mean Gleitschirm-Magazin.

[01:25:51] **Benjamin Hörburger:** Yeah, probably Gleitschirm-Magazin, they always did test reports and then these pseudo-test pilots provided data back then and gave the Astral a much higher glide ratio and performance than the Mistral 6 at the time, and the joke was that the Astral had more span, more high-arc, we had to throttle it way more, it went like crap, it just had nice handling, it was way too slow in top speed because we couldn't manage it from a safety perspective, much less acceleration, and the magazine writes—I'm sorry to all the editors now if I'm putting them down—but the magazine writes that even though the glider has significantly less acceleration, that the glider goes faster, that it also had the broader and slower profile, that it goes faster, handles better

[01:26:38] and has much more performance than even its lower class, the Mistral 6.

[01:26:46] Well, that means you actually would have been better off with the Mistral 6, but the Italian guy doesn't buy a Mistral 6; he needs that glide, and purely psychologically, he flies better with it. You have to recognize that—that it's not always about the performance itself. And now, the way we do it is different; we're standing by now and not building gliders based on optics, but we know that you can actually get performance out of a lower class if you turn the right knobs and optimize it. For example, something like the Symphonia 1 has a profile in it where dead air is unspectacular, but if the air is moving and you're flying at half throttle, it can take off so enormously easily and feels so effortless that it differentiates itself incredibly from the other A gliders. And it wasn't planned to be a direct A glider back then with the Symphonia, but it was just that, based on the experience of how gliders are steered by the line geometry and the type of profile and so on, we determined that an A is possible purely based on the data, and then we tested it back then, Maiko and I.

[01:28:02] And then at some point I threw in, "You know, Hannes, in terms of safety, it's an A." I'm always the optimist in our team. For example, with the Scala, everyone thought, "With the Scala 2, we're working towards a D," except for Hannes. And during the certification, I looked at the videos and said, "No, you, this can also be a C. It's in the C range. Just because it has high aspect and maybe looks more spectacular doesn't mean the glider is dangerous according to the data sheet. The glider is very stable." So I just stated, "Look, we're doing C, and I'm deciding that," and boom, now we have the Scala 2 light 18 and 19 with a C. And compared to that, the glider has a huge speed bar travel, but it's safe. You have to be able to estimate exactly that based on experience. You have to be able to assess the gliders and keep getting a feel for the masses. For example, you have to go to a flight school like Wasserkuppe or Hotspot and watch what happens in the practice slope over and over again. For you as a test pilot, it's mandatory to regularly go to many practice slopes and, like an idiot, launch and land in all types of starts, even if it's not fun. You have to just get a feel for how the glider ticks there, and you'll need much longer than a beginner to occasionally, on purpose, make a beginner's mistake where the glider actually shows its limits.

[01:29:37] Where the doable lies or what is no longer doable, and that's actually the art of it. Sometimes you have to act pretty stupid and do it over and over again, and then you understand what, for example, Wasserkuppe needs for a glider, because they need something that provides a high level of experience very quickly with maximum passive safety. That means the glider immediately signals to the customer, "Hey, I'm carrying you out," but for example, even if the guy flies higher now and has that euphoria—because paragliding is pure euphoria, nobody has to fly, you know—and through that euphoria, the customer, of course, continues with the course.

[01:30:22] If he has a glider that requires more skill and falls on his face twice on the first day, he's not going to get his license, and you have to understand that. At the Wasserkuppe, they fly in less wind at the beginning and on low hills at the bottom, and there you need a product that simply takes off, has full roll damping, and doesn't start rolling. It's not about handling, and even if he comes into the final approach at the practice slope with 50% brake and then pushes again, it would be good if the glider still takes the energy out. And the concepts—you can always turn such small screws and the glider changes immediately—and one thing you mustn't forget, now I'm not the designer, I'm just the test pilot.

[01:31:06] But if the language between the designer and the test pilot is more or less the same and both bring a maximum amount of experience, then you have the chance to build insanely good things—so the chance is huge. And that's the difficult part: a great designer can certainly bring one or two products roughly to market on their own without test pilots using their experience, but they won't get any better because they lack that practical experience; they'll have to take it by ear, and it'll take a long time, and they won't be able to pull off a "Zügeles" like we're doing right now, for

example. But it's like this: the designer can't do it without the test pilot, and the test pilot can't do it without the designer. A test pilot can buy a Kleiderblink and could, I tried and did this for a while too, whip up a paraglider using a program with their experience values, but eventually, you immediately hit the limits where you just feel it—you're not a professional, you're just this hobby cook when it comes to "I have to design."

[01:32:08] And it's the same for Hannes, of course, when it comes to testing—he's just the hobby cook. He doesn't know how to serve up good food quickly for the masses; he can only serve a single dish once, but he won't be able to handle the volume because he hasn't learned those processes. And yeah, you have to be able to do that. If you can do that, then you're set.

[01:32:31] **Lucian Haas:** You've gathered so much testing experience over the years. And over that time, the way paragliders are constructed has also evolved. Nowadays, it's much more about pre-simulations, and the gliders actually come out of the computer much cleaner, so to speak. Has the job as a test pilot become easier for you because of that?

[01:32:52] **Benjamin Hörburger:** No, exactly the opposite. The job has actually gotten shittier. So you find it harder now. In the past, it wasn't so much about the performance or the perfection of the glider. If you just looked at gliders back then, they actually hit the market with a lot of flaws.

[01:33:14] And the test pilot was relieved in collapse flying because he flies multiple lines, multiple suspensions. This allows it to be collapsed more definedly and brought into the maneuver fields better. And back then, it was only about the fact that something like an Astral didn't have much performance comparison done for the masses. Now you can't do that anymore. Now the thing has to perform better. So that's the internal motivation. Back then, you just did it visually, and he would slap his visual gliders at you, and then you basically checked if it also worked technically in terms of safety and also handled finely. The test pilot—you can recognize the test pilot's signature in the handling. So, how the glider acts in the thermals is what the test pilot cares about most: how it feels.

[01:34:02] So the feeling of how the glider feels is always the test pilot. That means the designer can build a great glider, but the test pilot determines and provides the feedback on how the glider must feel. And then the designer tries to implement that. And in the past, it was like the glider just felt like shit, and then the test pilot would shorten the B a bit so more tension would come on, so the AB folds would disappear and stuff like that, and he'd sew it off. So being a test pilot is a craft. That is to say, you're not just flying, but you have to dare to go to the sewing machine to rebuild, sew more tension into the rear sail, the rear edge simply flipped over, did some ripping off, and it looked like mini-rips. Now you have mini-rips in there. And then you looked at making it more stable and did stuff like that.

[01:34:50] You turned a lot of knobs and saw an improvement pretty quickly. So your work always had small effects. Now, it's like the wealth of experience you have, combined with the perfection of the paragliders being built today—which are very highly simulated—means you can only build even better products with that good experience. That means if you want to train new test pilots, you find it incredibly difficult to teach them this wealth of experience because it has become so much larger. That means, how do I create a fold now, or that the folds... I can't just add extra lines there at the front and then pull down and see what comes out. So you have to be much more targeted with the knobs now, and that's actually the difficult part.

[01:35:38] So you can't, if you have a two-liner, you can't just shorten the B to get more tension and more pressure on the canopy, because there is no B. Or in that sense, no B. Of course there is a B, it's basically on the canopy. We actually have to differentiate there. There are two-liners. That means an A-line and a B-line come down below, and then there is, or there is a two-liner. The only two-liner I've personally ever flown, because back then people always thought that's because there's only an A on top and then a B at the bottom and back, and that would be the two-liner—that's complete nonsense. No, the gliders still have just as many lines. That means the line meters are just saved and then...

[01:36:24] So, you have A, B, C, D at the top of the canopy, and they are then bundled together and led down. You just try to make sure that these D lines, for example, which are at the very top and were more of a support line for the canopy—it was like that in the past too—and in the direction of stretch and the longitudinal axis of the canopy, you look to see if you can bundle even fewer lines together. You bundle them more and try to have less suspension and lead them down, but for a very long time, everyone was talking about the two-line wing. That was exactly the, let's say, BPHPP

era, so when the Ozon competition wing came out back then, and actually the only two-line wing I ever flew, where it really was a two-line wing, was the Korb-Roto by Swing from Thorsten.

[01:37:10] He really only had two levels. He had an A and a B, and we tested them without the fold lines back then at the DRV, and I think he only got certification with the fold lines because you couldn't really fly the collapse well and they were just dangerous. The reflex gliders, the motor gliders, were similar to fly. So, when you build more into a two-line, you like to include reflexes. The job became hot; the gliders became somewhat unpredictable, so to say, in the collapse. They became sportier in the collapse. So, with the prototypes, there are small adjustment screws where you change something and it sometimes has a huge impact, and with the prototypes, it often happens—we changed a hint of the profile on the Sinfonia. Two prototypes back then, so Hannes said it was minimal.

[01:37:56] So, according to his statement, there was hardly any difference. Purely from the simulation perspective, it's a tick better, otherwise everything is the same as with the Einser. That's how his prototype was. And then I went out to fly it at Lake Ossiach. The other test pilots flew the other gliders. The first thing I did, very simply, I accelerated a glider fully right away, started the collapse, made the first collapse, the glider snaps open, you're flying behind the stabilizer, it closes, you twist, it turns away, goes to the opposite side, snaps open, you're flying in a counter-rotation again, you stop over the glider, you fall just past the glider, 400, 500 meters later you have the situation under control again and are finally active again, and you think to yourself, oh yeah, so that's how it is when you think you have to test a glider. With a high-performance one, you know it can be a beast and you approach it consciously, feeling your way into it, and you always fall off the things where you just don't think it's going to happen like that, right?

[01:38:54] And it was only a slight change to the profile. That means this little adjustment already had such an effect that, for the safety factor, you have to keep thinking, hey man, a good test pilot doesn't fall from the sky and need many rescuers, but the good one uses tricks, feels his way into it. So, for example, I can only recommend it when people go to SIV training, right? And then later they come back and think, because they've flown three collapses in their lives and these were actually just "floppy" collapses, I'll call them that for now, because most of them basically, yeah, didn't do a real, realistic collapse.

[01:39:32] They think they can just go out and do a collapse somewhere in the winter, or they come to the test field, watch the YouTube videos, go to the test field, grab some random glider, and then fly the collapse over frozen ground in the Stubai Cup in the winter. And you'd say, you guys are completely insane.

[01:39:50] So, you probably don't know what you're doing, because if you initiate a collapse incorrectly on many gliders and pull it too steeply, then the surface falls steeply and deep, gets caught by those wide forks they often have between A1 and A2, gets caught, can loop through, and then you end up in the spiral. Then they usually all have a harness on, they get into the spiral, and what happens? You have to know that the rescue bite has a rate of 50%. That means if you throw your rescue in the spiral or in the sat movement—it goes into that sat movement automatically—then the chance that the rescue actually opens is 50% at most, because it gets eaten by the glider.

[01:40:35] So, are you guys aware out there, we sometimes think about what you're doing to yourselves, because then you're crashing into frozen ground in the spiral in front of 100,000 people, where everyone is fighting just to be able to do such a test flight, because you're basically one foot in prison if you do something like the Stubai Cup or how it's always been in Kössen, and then they try to fly into the collapse, where you can't make any statement about it afterwards, because they are unrealistic collapses, I mean, the lines actually have to be pulled steeply, pulled correctly, so that they really collapse as if the pressure is coming from above, that the mass of the wing goes with it and not you pulling it, that's a collapse. They somehow press the leading edge and if they then steer incorrectly, they think, wow, no acceleration, how harmless, then they dapple into the gas and then they don't pull, they try to pull the collapse exactly the same way or more outwards, but they just pull

[01:41:27] and then they do it now and then throw a reserve and then it gets eaten by the glider and then it pumps in. I mean, there are plenty of YouTube videos going around now where you can see what that can look like for AC pilots sometimes and how close it can be. Therefore, test pilots always have two reserves, and they always do it with an arse, even when they're doing simple things, and AC pilots also always have two reserves. So please, everyone out there, dear people, just take two reserves, it makes sense, even if you're only practicing ears on with a speed bar and roll-endings,

which you rarely do when it's hot.

[01:41:57] **Lucian Haas:** Benni, we've been chatting for ages now. We could probably keep chatting for another two hours or so. Let's get to the point. What else should we ask? One question still interests me: now that we've talked about testing and two-liners and stuff like that, I'd like to get your assessment. Now there are these C-two-liners, and there's a discussion in the scene about what effect that will have. Could it be more dangerous for the scene, for the mass of pilots as a whole? Yes, how do you assess this development? Are two-liners per se really something to be considered more dangerous, and will some C-pilots perhaps overestimate themselves with them? Or is that something where you'd say, no, actually these gliders, if they're built properly, are just as safe as the others and the C-pilots will manage just fine?

[01:42:45] **Benjamin Hörburger:** Yeah, that's where the pigeonholing comes in. So, a Symphonie A2, for example—take that as a topic—you can use it for training, but I don't think the Symphonie A2

[01:43:03] a proper training glider. So, "proper" in the sense that it's not poorly built. No, the passive safety during a collapse and things like that, when it comes from the outside, and the control inputs—it's a very safe glider. But it also has energy and dynamic performance, which automatically means dynamics. And that's where the pigeonholing has already started. That means this glider is nothing for absolute beginners who are flying for the first time, maybe later, yeah, but there it's only about passive safety. Why should someone who wants more safety, let's say, have a tractor as a paraglider? That's what's possible now constructively. And the same thing is actually happening now in this two-liner C-class. You have to distinguish, if you go to the AV side now, you see the scale and then it says

[01:43:53] Type D certification. And we're all advertising with C. We need to define that right away, because in Germany there's still LTF, and only the EN standard is on C. So the EN standard, the European standard,

[01:44:08] **Lucian Haas:** has this C in it. It already allows for two-liners, and with LTF, it's not yet provided that if you use Faltlein on the collapse, you can have a C under EN, but with LTF you automatically get a D because it hasn't been implemented accordingly yet. There are apparently plans to do that, but for now, that's not the case. But before we slide into that discussion, tell me more about the safety of the C gliders and the drawer thinking again.

[01:44:39] **Benjamin Hörburger:** Exactly. And now comes the actual decisive point. So that means,

[01:44:43] just because I used to fly a DHV-2 glider, where what feel like B-gliders now are, in other words, C-gliders from back then are now High-B gliders. That's not entirely true, they've become very good in terms of collapse safety, but the dynamics remain. That means they feel more demanding, but the gliders are getting better in terms of safety. The 2-liners currently, something like, I'll take competitor products into account, like Zeolite for the X-Alps, are decent gliders in themselves. But they fly differently, like C-gliders used to fly. So the 3-liners are more honest in certain aspects. That means they collapse sooner, they show you sooner when they collapse.

[01:45:28] and they basically get you into a high-8 position faster. And because of that, the pilot doesn't dare to fly that fast because they're already playing, oh, the ear is wobbling, oh, get out of the gas and please don't do anything to me. But in terms of collapse safety, the 3-liner isn't better or worse, otherwise it wouldn't get any tasks. Only these fold-ins make it possible for this stable glider to collapse at all. And now here's the problem. We're entering a class where people also like to do SIV training. And now they want to do an SIV training with such a glider, then they actually have to mount fold-ins. Now we ask ourselves as manufacturers, yeah, who is actually going to mount the fold-ins for them? Because rigging a glider is already an absolute overload for, let's say, 80% of check operations.

[01:46:13] They can actually change the main line, but rigging a glider—they can't really do that properly. And now comes the decisive factor: how you actually rig it correctly.

[01:46:24] And now we actually have to train people more. So currently, we have to teach them again, just like with the Symphonie, that this glider has a feel to it—I mean, it's still basically the same glider as it was last year. Only the certification on the list has changed. That means the Scale 1 was already a C-glider in terms of maneuvers, control paths, spinning, stalls, and so on, front-end stall. And he didn't dare to fly this one now because it says so on there. It's going to happen more and more that you have to pay more attention to the glider description, how the manufacturers specify who the glider is for. But the two-liners aren't more dangerous. In terms of stretch and tendency to hang, they're hotter.

[01:47:14] In terms of control inputs, they are also more sporty to a certain extent. So, for example, if the glider collapses and you hit the brake, the control inputs can sometimes be worse because the glider deforms, collapses inward, and then there's less flow on the open side. But that's also the big advantage of the whole thing. That means if the glider collapses and falls toward your face, it takes away energy because that rigid board suddenly starts to deform and collapses inward, taking the energy out. With a two-liner profile, you're using a profile of the type that isn't for maximum performance, but rather a profile that provides higher stability. That means you need more tension for the glider to provide more power through the induced drag.

[01:48:00] That's why there's a danger with two-liners that are performance-oriented; you actually have to keep them stretched out more, which leads to a tendency to hang up, and the control path is more of an issue. That means in the thermals and when accelerating, the things you encounter are unproblematic, they're even safer. So, if you're flying in the gas, they're significantly more stable, and that reminds me a lot of the motor glider stories too. It takes much longer for them to collapse. That could be a disadvantage because pilots might think, "With a C on paper, I can mess around in the gas with this one just as much," and they'll think it'll roll the ear beforehand. No, it won't. Right now, only the glider below conveys that the air would be calmer if you switched under it. That's the next thing.

[01:48:46] So, they give you a calmer feeling and because of that, you can fly much, much faster with the glider. And now you're flying nicely in the gas and you dare to gas more in heavy conditions. And that might be the problem, where before with the three-liner, which also has a C, you flew slower and if you then got one on the roof, basically because you flew slower, your reaction would also be weaker, it could be that it takes much longer until you get on the roof with the two-liner, but then you need much more energy from the outside and once you have reached this energy from the outside, then this massive collapse that could happen, or could theoretically happen, they are then much, much more sporty, simply because you are moving with more energy.

[01:49:31] That means if you fly just as fast as with the three-liner, you'll get a collapse much less often with the two-liner, and it might even be safer, but as soon as you push that feeling further and fly faster in heavy or sporty conditions, you have to expect that, of course, more will happen. I think it's great from a development standpoint because I'm always open to news—I'm the type who even says the open class belongs back, so this whole competition class as it is now, CCC, with all that stuff, that's just completely restricting the open class. I see it as competitive sport, which means accidents can happen in competitive sport too, and people have to assess themselves; that's why I think, especially in the lower range, that's why there's the classification of A-gliders and such, where the manufacturer focuses on one specific value,

[01:50:18] if we say, if you want to take on little risk, you just have to trust your flight school to give you a product where the risk is low—meaning, to minimize the remaining risk even further—so that you land safely given your skill level. The overestimation of one's own abilities by pilots is the issue; in the past, you could hardly get off the ground with a high-end wing, they were harder to launch, and now it's like a two-liner, the current ones, launch so easily that even anyone who is bad with the technique can get into the air with them, and that could become a problem factor, but in terms of safety, let a few accidents happen now, I'll say, unfortunately, and then we'll see if the C classification maybe

[01:51:05] only for two-liners of the X-Alps type, as they have been until now, then D might become the future competition class, because we know that in the CCC class you're only allowed to use a very limited speed bar range, which means the competition gliders aren't the fastest gliders, but the D-gliders are significantly faster. Purely theoretically, if you can now build a faster and performance-oriented glider, then you can very safely build a competition glider in the D-class that flies away from all the CCC-gliders, that is possible. But it doesn't mean that this glider would actually be safer, purely in terms of the CCC. So that means you have to pay more attention to the pilots

[01:51:50] or manuals, to put it simply, pay more attention to the manufacturer's glider description and figure out for yourself where you fit in there.

[01:52:00] **Lucian Haas:** belongs. Alright, Benni. I'll just leave that there as a closing word. People, pay more attention to what the manufacturers write, how they describe their glider, and whether you fit that description overall, and look less at the categories from A to D and what exactly those are. Benni, thank you so much for your story. I could have asked a lot more, or rather, we'll probably have to do a second episode at some point. I don't want to ask in advance what

has already been covered, otherwise you'll start again right away and I won't be able to stop you. Thanks for... You

[01:52:34] **Benjamin Hörburger:** you're so decent. Lucian, you're really decent. You hardly interrupted me at all. So, I have a motto.

[01:52:41] **Lucian Haas:** You didn't give me any chance to do that either. Plus, regarding the interrupting—sometimes, if you don't interrupt people, that's when the really interesting stories come out; otherwise, you always cut them off just before they were about to land the actual scoop, so something like that. So, thanks for your story, how you did it, even with the little side notes where you got lost. I once had another guest on the podcast, Peter Renner, who described himself as a windbag. However, I think I was finished with him after about 35 minutes, because he spoke so fast that he just rattled off everything he had to say very quickly. You might have done a bit of windbagging too, but you created much bigger clouds of steam. It was fun listening to you, and thanks a lot for that.

[01:53:27] **Benjamin Hörburger:** Yeah, please, please, Lucian Haas, I had fun too. It was a blast, as always. Okay. Oh yeah, exactly, that's what I wanted to say. I always have that saying, Hannes always tells me, please don't talk about hard-boiled eggs. You know, after six minutes, the egg is basically hard. That's always been our time limit. We actually always look at your clock, six minutes, then it has to be over and the content has to stick. Or more or less, you can never ask us about the time, because in our family, we like to explain how the clockwork works.

[01:54:01] **Lucian Haas:** Okay. If I do another episode with you, I'll put an egg timer next to us and still stick to six minutes, go "brrrrt," and then everyone will know, okay, next topic, no matter where we are at. If you'd just given me the tip beforehand, we could have pulled that off.

[01:54:16] **Benjamin Hörburger:** No, everyone's allowed to jump in like that once; that's how you see each other a second time in that case.

[01:54:22] **Lucian Haas:** Benni, thanks again and see you next time. In

[01:54:26] **Benjamin Hörburger:** In that sense, Lucian, thanks,

[01:54:28] **Lucian Haas:** Hi.

[01:54:32] That was Podz-Glidz episode 105, Childhood Dreams with Benjamin Hörburger. As always, there are some further links in the show notes on the paragliding blog Lu-Glidz. My name is Lucian Haas. I am the producer of Podz-Glidz and the publisher of Lu-Glidz. Are you among those who already support my work on the podcast and blog? Thank you. Otherwise, I can recommend it to you once more. There is no second offer like Lu-Glidz and Podz-Glidz in the paragliding scene. Help me ensure that I can continue to run and develop both projects for your enjoyment. All the necessary information on how you can easily and without any obligation become a supporter can be found on www.Lu-Glidz.blogspot.com on the Support page.

[01:55:18] Lu-Glidz is spelled Lu-Glidz. Generally, my rule is that everyone gives as much as they feel is right or what such an offer is worth to them. If you're still unsure about what amount might be appropriate, I can make you a non-binding suggestion. How about 1 Euro per podcast episode and 2 Euro per reading month on Lu-Glidz? Even when added up over the year, that's still cheaper for you than the subscription fees of a classic magazine. By the way, I'm always looking for other interesting conversation partners with stories worth hearing from the cosmos of paragliding. Do you have a suggestion?

[01:56:04] Then tell me about it and, if possible, send over the contact details right away. Best by email to luglidzkontakt@gmail.com. Until next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Benjamin Hörburger a déjà volé en solo en parapente pour la première fois à l'âge de six ans. Aujourd'hui, il est l'un des pilotes d'essai les plus expérimentés.

Il y a des gens qui racontent leurs histoires comme un fleuve sauvage traverse la nature : en méandres. Ceux qui se laissent porter ne savent jamais vraiment ce qui les attend au prochain tournant. Mais d'une manière ou d'une autre, de nouveaux regards et de nouvelles perspectives sur la vie intense s'ouvrent sans cesse à eux.

C'est ainsi que l'on se sent quand on a la chance d'écouter Benjamin Hörburger. L'Allgäuer de 36 ans a déjà effectué des vols dans le ventre maternel, a pris son envol en solo pour la première fois à cinq ans, s'est qualifié pour la Deutsche Liga à 14 ans et travaille depuis ses 18 ans comme test pilote, désormais non seulement au sens propre mais aussi au sens figuré, pour la marque Phi.

Ceux qui ont déjà absorbé la passion de l'aviation avec le lait maternel et sont de vrais enfants de la scène ont beaucoup à raconter. Ce podcast, bien qu'il dure presque deux heures, n'est en quelque sorte que la partie émergée de l'iceberg. Mais une très divertissante.

Nous parlons surtout des souvenirs d'enfance de Benni dans une école de pilotage et de son travail en tant que pilote d'essai. À partir de ce fil conducteur du récit, Benni s'égare toujours à nouveau dans des vallées thématiques latérales intéressantes.

Cela comprend des rétrospectives sur l'âge d'or du premier boom de la parapente jusqu'à la question actuelle : à quel point les biplans EN-C sont-ils réellement sûrs ?

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 :

Piste : Timeless | Artiste : Slenderbeats

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

Télécharger : <https://hypeddit.com/2egnr>

Liens :

- Facebook : <https://www.facebook.com/PHIDeutschland>
- Instagram : https://www.instagram.com/benni_on_bord/
- Amboss Airsports : <https://amboss-airsports.com/>
- Parcours de pilote : <https://amboss-airsports.com/2021/04/bennis-flieger-lebenslauf/>
- Westallgäuer Gleitschirmschule : <https://www.ich-will-fliegen.de/>
- Phi: <https://www.phi-air.com/>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/03/podz-glitz-105-kindheitstraume.html>

Transcript

[00:00:09] **Benjamin Hörburger:** Pour le décollage en arrière, l'entraînement et l'apprentissage, c'était la base. Au début, juste prendre la A et juste la B. Et j'ai pu faire ça pendant des années. J'ai dû le faire. Parce que les bras étaient trop courts. Quelle merde. Je n'ai toujours volé qu'avec les trois sangles arrière. Donc, si quelqu'un arrive maintenant et dit : « Hé, c'est trop stylé, il vole sur les trois sangles arrière et il se tord. » Ouais, putain. C'était mon putain de boulot, sinon je n'aurais pas eu le droit de voler, non ? Il n'y avait pas d'autre choix. Ouais, exactement. On a déjà fait ça en 6 ans.

[00:00:55] Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:59] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Benjamin Hörburger. Et je suis Lucian Haas. C'est

[00:01:08] Il y a des gens qui racontent leurs histoires comme un fleuve sauvage traverse la nature. En serpentant. Ceux qui se laissent porter ne savent jamais vraiment ce qui les attend au prochain tournant. Mais d'une manière ou d'une autre, de nouveaux points de vue et des réflexions sur la vie intense s'ouvrent sans cesse. C'est ainsi qu'on se sent quand on écoute Benjamin Hörburger. L'Allgäuer de 36 ans a déjà effectué des vols dans le ventre maternel, a pris son envol en solo pour la première fois à 5 ans, s'est qualifié pour la Deutsche Liga à 14 ans et travaille depuis ses 18 ans comme pilote d'essai, désormais non seulement au sens propre, mais aussi au sens figuré, chevronné, actuellement pour la marque Vieh. Celui qui a absorbé la passion du vol dès le lait maternel et qui est un véritable enfant de la scène a beaucoup à raconter.

[00:01:59] Ce podcast, bien qu'il dure presque 2 heures, n'est en quelque sorte que la partie émergée de l'iceberg. Mais une partie très divertissante. Nous parlons surtout des expériences d'enfance de Benny dans une école de vol et de son travail de pilote test. À partir de ce fil conducteur, Benny s'égare régulièrement dans des vallées thématiques intéressantes. Cela inclut des rétrospectives sur l'âge d'or du premier boom du parapente, jusqu'à la question actuelle : à quel point les deux lignes ENC sont-elles sûres ? Si vous aimez Podz-Glidz, alors soutenez mon travail de mécène. Vous découvrirez sur le site de mon blog de parapente Lu-Glidz, sur la page Soutenir, comment c'est tout simple et sans aucun engagement.

[00:02:49] Benni, c'est comment de grandir en étant l'enfant d'un moniteur de vol ?

[00:02:54] **Benjamin Hörburger:** Dans tous les cas, c'est mieux que d'être l'enfant d'un professeur d'école ordinaire. Ça veut dire qu'on a forcément de meilleurs contacts avec des choses qui nous poussent davantage à nous intéresser à certains domaines.

[00:03:11] **Lucian Haas:** Alors super ! Ça veut dire que tu t'es déjà intéressé au vol quand tu étais enfant ?

[00:03:17] **Benjamin Hörburger:** Oui, j'ai aussi eu des camarades de classe dont le père était le directeur du gymnase et aussi professeur. Et je ne me souviens pas qu'on soit jamais allés chez lui, on était en fait la plupart du temps chez moi. Parce que, comment dire, la gamme de parapentes qui traînait sur l'étagère là-bas, où on pouvait alors en cacher... il faut dire que j'ai grandi dans un milieu très rural. C'est en fait une super ferme isolée. On a genre 600 mètres ou quelque chose comme ça jusqu'au voisin suivant. Et le voisin d'après, c'était déjà à plus d'un kilomètre. On avait donc plein de possibilités pour faire des bêtises.

[00:04:03] Et c'était, par exemple, le cas des enfants de professeurs, disons, des profs normaux, qui préféraient être chez moi plutôt que chez eux, comme c'était le cas pour nous chez eux.

[00:04:13] **Lucian Haas:** Donc, c'était déjà cool. Est-ce que tu étais, en quelque sorte, avec cette famille et l'école de pilotage et tout ça, un peu comme une star dans la classe pour cette raison ?

[00:04:25] Pfiou, hm. Oh,

[00:04:28] **Benjamin Hörburger:** Je ne sais pas. Enfin, c'est déjà difficile de dire si on a une grande popularité ou pas. Je pense que ça est resté assez limité. Je n'ai jamais été le genre de personne à laisser un contact trop étroit. Donc, même si je suis très communicatif, je suis plutôt du genre à ne choisir que très précisément son public jusqu'à aujourd'hui, son entourage, et j'adore ce petit cercle. Ça veut dire que j'ai un ami d'école, je le connais depuis la cinquième, la sixième ou quelque chose comme ça. Et maintenant, c'est mon témoin de mariage et enfin, c'est quasiment mon meilleur ami. Et

curieusement, il trouve l'aviation super et il est déjà beaucoup sorti avec moi.

[00:05:16] Mais lui, il n'a jamais commencé à voler officiellement, il vole toujours en cachette, genre illégalement à l'étranger avec moi. Et je ne veux pas inciter personne à faire ça. Mais je peux dire que de mes six ans jusqu'à mes quatorze ans, il était aussi en vadrouille illégalement. Mais il y a eu des moments, on partait toujours pendant les vacances d'été, pour revenir à la question et donner enfin la réponse. C'était toujours le cas : on partait pendant les vacances d'été. Mes parents étaient en tournée et pendant les vacances d'automne, j'étais pas à la maison. Pendant les vacances de Noël, j'étais là qu'une semaine. L'autre semaine, j'étais à La Palma. Puis pendant les vacances de Pâques — c'était quoi, les vacances de carnaval ? — j'étais pas non plus à la maison. J'étais à Lanzarote. Donc ce truc où les autres se retrouvent en vacances dans leur quartier ou se regroupent dans une cabane, je ne l'ai jamais vécu.

[00:06:04] Je n'ai pas eu cette sorte d'enfance. En parallèle de cette période, j'ai aussi fait énormément de sport. Ça ne se voit plus, mais j'étais compétiteur de Nordic et je voulais en fait aller vers un niveau plus professionnel là-dedans. Heureusement, ça n'a pas marché comme ça. Sinon, je ne serais pas arrivé sur cette voie que je suis aujourd'hui. Ça veut dire que j'avais essentiellement que des amis du sport. Et quand on fait du sport de haut niveau, peut-être que tout le monde qui connaît sait qu'on n'a en fait des amis qu'à un certain moment. Parce que généralement, à cause de la sélection, dès que quelqu'un n'est plus assez bon et que tu es pourtant ami avec lui, le contact se rompt tout simplement parce qu'il n'a plus le droit de venir avec toi.

[00:06:44] Du, mon cercle d'amis était donc toujours assez restreint, mais c'était plutôt une bonne chose. Du coup, je n'étais pas le super-héros à la maison ou à l'école. Mais il arrivait souvent que beaucoup de gens essaient de passer me voir pour en savoir un peu plus sur le vol. J'ai juste remarqué qu'il y a eu une phase, juste avant la puberté jusqu'à la puberté, où beaucoup étaient jaloux. C'était parce que les autres racontaient ce qu'ils faisaient. Moi, je n'ai jamais raconté à l'école ce qu'ils faisaient.

[00:07:15] **Lucian Haas:** Revenons à ton enfance, qui était peut-être très précoce. Comment est-ce qu'on peut se l'imaginer ? Étais-tu déjà dans le porte-bébé sur la pente d'entraînement et as-tu, pour parler très imageamment, absorbé la pratique du vol avec le lait maternel ?

[00:07:30] **Benjamin Hörburger:** Si je veux être vraiment imagé. Il faut que tu te représentes ma mère, à ce moment-là, qui est descendue du Hochgrat — notre montagne locale à Oberstaufen — avec une aile de Laurent de chez LDK, la Kuipermatten-Priser 8, donc une huit, je crois, le 20 mars. Ça veut dire qu'elle était enceinte de moi au neuvième mois, et moins de cinq ans plus tard, j'avais exactement cette aile entre les mains. Je suis né le 31 mars, donc j'étais déjà en retard. Elle était déjà dépassée, c'est comme ça qu'elle m'a porté. Et elle devait déjà savoir ce qu'elle faisait au moment de l'atterrissage et tout, parce que les ailes de l'époque ne flottaient pas si doucement. Elles étaient plutôt un peu brutales.

[00:08:15] Mais c'est finalement cinq ans plus tard que j'ai commencé à voler. Et en gros, en tant que gamin, j'ai fait mes premiers pas avec cette même aile sur la pente d'entraînement. C'était en fait assez intéressant parce que ma mère était plutôt légère, donc j'ai aussi hérité d'une silhouette légère. Mais il faut dire une chose, ce n'était jamais le cas que mes parents veuillent vraiment me mettre la pression pour que je commence à voler. C'est ça, le grand secret. Partout à la maison, on connaît peut-être ça, quand le père est peut-être un pro dans un domaine et veut aussi que l'enfant devienne pro là-dedans, l'enfant ne devient pas vraiment pro, il doit trouver et développer l'intérêt par lui-même.

[00:09:00] Pour moi, c'était simplement que ma sœur, par exemple, ma grande sœur, elle a commencé à voler. Elle a neuf ans de plus que moi. Elle a toujours vu que c'était elle qui pouvait voler. Donc, depuis que mon cerveau enregistre des choses, elle sait qu'elle peut voler et pas moi. Et puis est arrivé mon frère, je l'ai vu aussi. Lui aussi peut voler. Et pas moi. Et alors, pour moi, bien sûr, tu ne connais que des gens qui volent, non ? Et tu grandis comme ça dans une école de vol et tu n'as pas le droit de voler. Ce qui est vraiment nul. Ça veut dire que tout ce que tu n'as pas le droit de faire, ça te tente. C'est clair. Et mes parents ont vraiment essayé de me tenir à l'écart de ce sport. Mes parents n'étaient pas ceux qui faisaient des exercices avec moi ou quoi que ce soit.

[00:09:47] Non, c'était plutôt que nous étions à l'époque dans la ligne de production près du lac de Genève, chez l'entreprise LDK. Laurenti Calbermann était le plus grand fabricant de parapentes jamais existé. Je crois qu'il a construit 12 000 parapentes en un an ou quelque chose comme ça. Et même en Suisse. Pour 3 000 francs, il faut le préciser. Très

intéressant. Si tu voulais devenir importateur à l'époque, tu devais acheter 150 parapentes à l'aveugle là-bas. C'est seulement après que tu devenais distributeur dans ton pays. Ces temps-là sont complètement révolus. Aujourd'hui, tu dois être content que quelqu'un accepte de te représenter. Et d'avoir un peu d'argent de côté pour qu'il puisse financer les démos et tout ça. Mais c'était très intéressant. Et moi, en tant qu'enfant, je n'avais pas le droit d'entrer dans la ligne de production. J'ai dû attendre. J'ai dû attendre dehors à la réception, plus ou moins.

[00:10:34] Et il y avait une secrétaire qui veillait sur moi. J'avais environ trois ans et demi, quatre ans. Et elle m'a alors, enfin une fois que l'histoire de la production était terminée, lui a plus ou moins mis un parapente dans les mains. Ce parapente était une natte, une aile de direction. Un vrai parapente à proprement parler. En plus, il faisait environ un demi ou deux mètres carrés. Eh bien, j'ai pris un sac à dos. Quand je suis rentré à la maison un jour, j'ai pris un sac à dos. Et j'ai mis mon casque de vélo. Le sac à dos était pratiquement mon équipement de haute montagne. Et le casque de vélo, bien sûr, mon casque de vol. Et je courais toujours derrière la maison en tant qu'enfant de trois ans avec le parapente. Ça devait être drôle à voir, parce que c'était justement la mode des pois, les années 80. Tout était bien en couleurs néon et avec des pois.

[00:11:22] Et j'avais une salopette avec un énorme point juste entre les jambes. Et c'était rose. Et l'aile était aussi rose. Tout était déjà bien assorti. Ouais, c'est comme ça que ça a commencé, en fait, non ? Ouais, et plus tard avec du ND5. Aujourd'hui, on dirait que je suis hyperactif. Et à l'époque, j'étais insupportable. J'espère que aucun de mes trois enfants ne deviendra ne serait-ce qu'un peu aussi agaçant que j'étais probablement. En tout cas, j'ai exercé une pression de dingue, tout le temps. Et à cause de cette pression, là où elle est née, c'est comme ça que mon frère s'est sacrifié, en cachette derrière la maison. On a une belle pente là-bas, un versant sud. Et alors, il a joué tout seul là-bas. Et ensuite, je l'ai pénétré.

[00:12:08] Et il s'est dit : « Tu sais quoi, viens. Maintenant, je vais juste le mettre dans le sellette. » Et à l'époque, je veux dire, l'aile s'appelait un Pfann. C'était un septcellulaire. C'était ce Pfann. Et il m'a poussé vers le bas sur cette pente. Et c'est là que j'ai volé pour la première fois, à cinq ans.

[00:12:30] **Lucian Haas:** Et elle a décollé aussi.

[00:12:32] **Benjamin Hörburger:** Ouais, j'ai complètement décollé. Il m'a juste laissé monter, comme si j'étais planté là. Il m'a juste tiré par le sellette. Et là, le truc s'est arrêté. La voile, d'une certaine manière. Pas de frein en main. Et j'ai juste été poussé dehors. Et là, je suis descendu en glissant sur la pente. L'avantage, c'est quand on charge une telle surface si bas. Et quand une telle surface a si peu de puissance, alors elle vole, ouais, c'est comme maintenant quand tu prends un single-skin en main. C'est ça qui est intéressant. Un single-skin, tu ne fais rien. Le truc vole super lentement. Un gros single-skin. Super lentement. Et il ne se passe rien du tout. Donc bien sûr, il n'a pas d'énergie pour faire un flare. Et il n'a pas non plus d'angle de glisse. Mais bon. C'était plus ou moins comme ça avec ces voiles à l'époque. Et ouais, ensuite j'ai fait pénétrer mon frère. Puis j'ai fait pénétrer ma sœur aussi.

[00:13:17] Alors mon père est venu et a fini par dire, OK. Ça a été environ six mois plus tard. Genre quatre mois après. Parce qu'à ce moment-là, j'avais pris goût. Et j'ai vraiment énervé tout le monde. Je voulais faire un vol en tandem. Et oui, à cette époque, les ailes de tandem n'étaient pas géniales. Enfin, c'était vraiment mauvais. Et là, en tant que père, tu paniques un peu. Maintenant, avec une aile de tandem, avec ton fils qui ne pèse pas 15 kilos. Ou 18 kilos. Descendre là-dedans. Non, ça ne se passe pas bien. À l'époque, c'était tout autre chose que la façon dont les ailes volent aujourd'hui. Et là, il s'est plutôt dit : "Ouais, peut-être que ce serait mieux comme mon frère l'a déjà fait. Le genre de traîne-cente peut être pas si mal. Enfin, s'il y a peu de vent."

[00:14:03] Just there on a small slope with a huge run-out. Let it fly. If that calms him down a bit and makes him happy, maybe that's the method. And he simply wasn't being fully utilized. You have to say that too. You're there on a tour. And my mother, she was handling the food, drinks, and all the supplies for the 20 people. My father was in charge of supervising the little flyers and making sure people got up and down. Well, and then you have someone like me with you, who does some bullshit every day. In other words, if I didn't... in Castelluccio, they didn't let me fly. Or I did a lot of nonsense. I really messed up a lot. But my father realized that if he lets me fly now.

[00:14:49] Alors, il se pourrait qu'il arrive à mieux me gérer là. Enfin, j'ai aussi fait du vélo là-bas et tout. Mais oui, c'était simplement... Alors il s'est dit : on va plutôt le faire sur le chemin. On va essayer. Peut-être qu'on va réussir à le dompter. Et là, il t'a mis la aile dans les mains, à peu près. Ensuite, on est allés au Rotondo à Castelluccio à l'époque. Et il a dit : si tu sais faire le maniement au sol, enfin le gonfler et le manipuler, alors le soir, tu pourras descendre de la première. Il y avait apparemment des niveaux, et c'était minuscule. Tu peux descendre du premier niveau. Et là, j'ai fait du maniement au sol pendant des heures. De matin à soir, j'ai fait du maniement au sol avec ce Prisa 8. Alors que ma mère, à l'époque, était enceinte, genre au neuvième mois, elle traînait ses œufs. Et oui, c'était comme ça. Et avec le maniement au sol, Claudio Papa a trouvé ça super.

[00:15:35] La plus grande école de parapente au monde. À cette époque, ils ont formé 2000 élèves en un an. Pour qu'on sache. Donc, tu as appris à la Wasserkuppe, non ? Exactement. Je ne veux pas me moquer de la Wasserkuppe, mais c'est comme ça que c'était : la Wasserkuppe a toujours prétendu être la plus grande école de parapente au monde jamais existée. Mais purée, la plus grande école, c'était à Castelluccio. À certaines périodes, il n'y avait que des moniteurs. 100 moniteurs employés. 100 ? On ne peut même pas se l'imaginer. Donc 100. Oui, parce que ça ne se passait pas de la même manière. Ils n'ont pas formé sur toute l'année, ils ont fait ça de manière intensive. Ça veut dire qu'il a eu des gens... donc probablement à cette époque, ils pouvaient tous être des moniteurs. Ou alors, c'était probablement Claudio qui décidait.

[00:16:19] Mais il a dit qu'il avait besoin de genre 100 moniteurs. Probablement que tous étaient des adjoints, avec des instructeurs de parachutisme en mer aussi. Mais il a eu besoin de 100 moniteurs pour pouvoir gérer ces 2000 élèves qui ont obtenu leur licence. Tu n'imagines même pas. On sait bien qu'environ seulement 60 % terminent la formation pour obtenir le brevet. Alors tu peux imaginer la masse de gens qu'il a dû gérer. Et seulement pendant la période estivale, parce que Castelluccio n'était ouvert qu'en été. Et seule cette zone pouvait supporter une telle masse de personnes. Et c'est hyper intéressant : c'était le plus gros vendeur qui ait jamais existé. Il a vendu autant d'ailes que les grandes écoles de vol prétendent en avoir aujourd'hui. Et maintenant, il est tout petit, mais aussi solide que l'école de vol.

[00:17:05] Toujours seulement à Castelluccio. Et il est très terre à terre. Et oui, il fait les choses correctement.

[00:17:11] **Lucian Haas:** Et c'était sympa à voler. Quel âge avais-tu à l'époque, quand tu as fait ce premier vol, ou du moins tes premiers vols, à Castelluccio ?

[00:17:19] **Benjamin Hörburger:** Alors, mon premier vrai vol, j'avais environ 6 ans. C'est là que j'ai vraiment commencé à gonfler la aile moi-même, à sortir et à voler. Mais je l'ai fait sans la frein en main. Il faut savoir que ce qu'Air Design commercialise maintenant comme nouveau hit, l'élévateur AB, et genre avec une homologation C, une aile simple avec seulement un élévateur AB... c'est le Loco d'Air Design. Oui, exactement. Mais tout ce bordel existait déjà. Mec. Alors, regardons un peu en arrière. Qu'était un Priser ? Il avait quatre points d'attache. Un Priser avait genre une double A et une double B, et il les faisait descendre. La seule chose qu'il n'avait pas, c'est qu'il n'avait pas de nervures en V à l'intérieur.

[00:18:05] C'est-à-dire qu'il a dû suspendre chaque cellule pour qu'elle ne se gonfle pas. Et le single skin, tout ça existait déjà. Mais Laurent de Calvaran a dit un jour : « Si j'avais su que le nez descendait plus bas, à l'époque avec ses prototypes 87, je ne voudrais pas savoir comment le développement aurait continué. » Parce qu'il serait sûrement passé au double voile, car à l'époque, le double voile a vraiment posé des problèmes à cause de la fermeture et tout ça. Ça venait évidemment de cette aération. Et là, bien sûr, Laurent de Calvaran était un peu à la limite. Mais bon, j'avais 6 ans et je suis parti. J'ai quasiment gonflé sur la zone A. Et quand ça a commencé à décoller, j'ai ensuite saisi la zone B à l'arrière, en bas, et j'ai dirigé avec la zone B, parce qu'on actionne une sacrée surface là.

[00:18:52] Avec beaucoup de résistance. Et le frein était sur le triple sangle, bien plus haut. On n'y arrivait pas du tout. Les bras étaient trop courts. Exactement. Et les images sont marrantes aussi. J'ai plein d'images drôles où on voit ça, où je soulève en bas. Pour le maniement au sol, je n'ai travaillé qu'avec les A et les B. Parce que c'était impossible autrement. Et c'est là que j'ai réalisé à quel point la plupart des cours de maniement au sol sont débiles. Et à quel point c'est intelligent de la part de Mike, par exemple Mike Küng. La formation au maniement au sol est, je vais le dire, la base fondamentale. Tu n'apprends pas à décoller par vent fort. Tu apprends en fait juste à maîtriser l'aile par vent fort. Il veut sans doute le formuler comme ça. Mais c'est la première étape, la bonne en fait, pour s'entraîner. Et c'était déjà le

cas à l'époque aussi.

[00:19:38] Quand il y a beaucoup de vent, je tirais sur la B. J'ai eu besoin de force, certes, mais ça a déstructuré toute l'aile. Ou quoi ? Sur le frein. Ça fait un genre de "woup". Ça fait une petite bosse. Et là, ça part. Ça part dans la pampa. Et en fait, c'est comme ça. En fait, ces trucs. Pour s'entraîner et apprendre à décoller à l'envers. C'était la base. Au début, juste prendre la A en main. Et juste la B. Et ça pendant des années. Ouais. Après, j'ai eu le droit de le faire. J'ai dû le faire. Parce que les bras étaient trop courts. Parce que les bras étaient trop courts. Quelle merde. Je n'ai toujours volé qu'avec les trois sangles arrière. Donc d'où ça. Si quelqu'un vient maintenant : "Hé, c'est trop stylé, il vole sur les trois sangles arrière et il pivote." Ouais. Putain. J'ai déjà fait ça à 6 ans. Tu dis ? C'était... C'était mon putain de boulot. Sinon, je n'aurais pas eu le droit de voler. Ou quoi ? Ça ne pouvait pas se faire autrement. Ouais. Exactement. J'ai déjà fait ça à 6 ans.

[00:20:23] Alors, on dit que laisser les enfants voler, c'est une meilleure décision. Comme pour les adultes, oui. Apprendre à voler. Alors, ils font tellement de choses tout de suite. Dès le départ, ils sont vraiment dedans. C'est comme pour le ski aussi. Apprendre le ski aux adultes, je trouve que c'est un risque très élevé. Il faut donc reculer de 5 rapports. Mais avec les enfants, on fait en fait reculer de 5 rapports. Pour le vol au moins. Et en fait, tu dois laisser les choses se faire normalement avec les enfants. Pour les adultes, c'est en fait avec le frein à main, tout ça, qu'il faut beaucoup plus intervenir. Parce que le taux d'accidents est catastrophique. C'est un besoin très élevé. Je

[00:21:01] **Lucian Haas:** aujourd'hui. On peut commencer à 14 ans. Avec le permis. À 16 ans, tu peux avoir le permis. Mais d'après ton expérience, tu dirais que c'est bien trop tard. Bien trop tard. Commencez à 8 ans.

[00:21:11] **Benjamin Hörburger:** Ou bien. Oui. Les produits, ils existent. Tu peux choisir. Je trouve que c'est une erreur. Enfin, regarde. Notre système fait une grosse erreur. Enfin.

[00:21:30] Sur la piste savoureuse. On peut. Et la piste noire. Genre. Et. C'est selon le niveau de difficulté. Si vous répartissez maintenant ces types de pistes avec des licences, ce serait beaucoup plus intelligent. Pourquoi quelqu'un qui peut bien faire du cross-country, mais qui vit au Danemark et qui ne fait que s'occuper d'apprendre un peu de thermique, de vol et, disons, de situations de foehn et de droit aérien en cross-country, ne peut pas simplement passer le brevet pour ce qu'il pratique ? Autrement dit, juste pour cette zone. En navigation, c'est pareil. Tu peux passer un brevet pour le lac de Constance ou alors passer celui pour la mer. Et en parapente, il n'y a en fait que le brevet A ou le SOBI en Autriche. Et ensuite, il y a la licence de cross-country, qui est en fait un pseudo, ce B.

[00:22:20] Dès que je me déplace dans cet espace aérien, j'aurais normalement besoin automatiquement de la licence ou de l'autorisation de vol de cross-country. Parce qu'on peut être balayé par le vent rien que pour ça. Du coup, c'est à nouveau légal avec le brevet A si tu atterris à l'extérieur. Donc ça a plutôt du sens de construire ça sur des zones et sur des types de produits basés sur la description. Little Cloud existe en fait seulement pour ça, le fabricant, parce que les produits sont simplement conçus pour les zones où il y a du vent laminaire. C'est intéressant. Pas d'homologation, rien, juste des tests de charge, ça fonctionne. Les gens n'achètent pas un produit parce qu'il a un A, mais parce qu'ils ont une aile Little Cloud et qu'ils volent avec une Little Cloud, parce qu'elle est plus sûre avec beaucoup de vent, comme une voile de 26 mètres carrés à 30 km/h de vent, non ?

[00:23:08] Et c'est quand même stable en roulage. Donc je pense que ce serait aussi correct pour les enfants. Là-bas, ils sont pratiquement classés par âge-licence. Donc MOVA, pas de problème, alors tu peux voler avec un Single-Skin, pour ma part, sur la pente d'entraînement, sans vent, en dessous de 30 mètres, sans obstacle. Tu peux définir les zones pour ça, c'est simple. Tu as assez d'experts, d'instructeurs de vol, tout ça. Donc, sous surveillance dans tous les cas, pour le saut à ski, imagine un peu, au saut à ski, tu es là à 14 ans, avec des rails de 2m30 de long, tu as le tremplin, c'est pour ton premier saut du grand tremplin, c'est-à-dire du grand tremplin, moyen ou normal, donc un endroit où le point K est situé à 90 mètres, c'est-à-dire à partir de la table de saut jusqu'à ce que le rayon redevienne plus plat en bas dans la pente raide, exactement à ce moment-là, c'est quasiment le point K.

[00:24:00] Là-bas, le tremplin fait 90 mètres et tu y vas à plus de 100 km/h, tu passes sur la table de départ, c'est-à-dire qu'au début, au saut à ski, la vitesse est une question de sécurité. Ça veut dire que ton entraîneur ne te laissera pas partir la première fois depuis le niveau le plus bas, depuis la barre de départ la plus basse, mais depuis la plus haute. Et c'est

pour ça, parce que tu as beaucoup plus de portance, ça veut dire que même si tu avais tendance à appuyer sur les skis, à sur-pivoter, c'est plus sûr : tu les pousse vers le haut, tu te mets en position, et tu fais comme, je dirais, Eddie the Eagle, une sorte de position debout, il faisait toujours ce genre de mouvement, et tu as alors naturellement plus de résistance et de sécurité, et tu arrives quand même dans la zone de préparation où la pente devient plus raide, et tu atterris en douceur, comme si tu avais peu de pression et un grand tremplin où tu dois alors accompagner les skis, activement,

[00:24:49] pour que tu puisses aller loin, et que le ski ne te dérape pas et ne pivote pas vers l'avant. Et avec un gamin de 14 ans, on ne peut décider que par le ressenti si, au final, il est grave blessé ou s'il survit. Donc là, il n'y a quasiment pas, il n'y a pas cette zone orange à l'intérieur. Ça veut dire que si tu vas sur le grand tremplin en tant qu'enfant, c'est immédiat : soit tu as une vraie blessure si tu fais une connerie, et là, il n'y a aucune marge de manœuvre. Donc tu dois avoir ton enchaînement, quand tu vas sur ce grand tremplin, cet enchaînement doit être ancré. Et ça ne marchera pas chez les adultes. Ça ne marche que chez les enfants. On en revient au saut à ski, à propos. Ça veut dire que quand tu arrives sur le grand tremplin, ce rythme est déjà là, tu es déjà tellement concentré dans ta zone, tu prends la perception, tu ne vois pas la taille du tremplin en entier, tu ne penses qu'à ton enchaînement.

[00:25:43] Ça veut dire que si on regarde bien, les sauteurs à ski ne se réjouissent presque pas à l'arrivée, quand ils sont en bas. Vous avez déjà remarqué ? Il est rare qu'ils laissent sortir leurs émotions, ils sont toujours dans un état d'évaluation, ils s'auto-évaluent constamment. Et parce qu'ils sont dans un tel état de concentration, on sort à peine de cet état. Ça veut dire que quand tu as sauté, tu es en mode hypnose, tu te concentres sur ce point, tu transformes cette énergie, tu fais ton truc, parce que tu dois maintenir cette concentration, sinon tu aurais des peurs terribles. Et parce que tu sais bien que dans un état normal, comme on en discute là, que de sauter d'une table de saut de quatre mètres de haut avec des skis dont la fixation est souple, où tu n'es pas stable à l'intérieur,

[00:26:31] quand tu passes à 110 km/h et qu'il y a quelque chose, ça te fait toujours tourner et ça tape toujours sur les vertèbres cervicales. C'est ça le problème. Le ski offre plus de résistance, il fait ça, et la tête part devant. Et sur de la neige, ça fait vraiment mal, le coup. Mais ça n'arrive pas. Enfin, tu n'as presque jamais de cas où un enfant se prend un mur. Et c'était ça qui était intéressant, c'est pour ça que je suis assez convaincu que pour tout ce qui est extrême, les enfants font nettement mieux et avec plus de raison. Et les enfants peuvent se concentrer incroyablement bien là où les adultes ont du mal. Ça veut dire que quand il s'agit de peur et de risque, les enfants sont donc nettement mieux réglés pour ça. La seule chose, c'est bien sûr qu'un enfant de six ans, il faut le préciser, un enfant de six ans peut bien sauter d'un arbre à trois mètres de haut sans réfléchir et s'écraser en bas.

[00:27:23] Mais il faut aussi savoir que, si on compare avec un adulte, s'il saute de trois mètres et que ça se passe mal, il laisse ses jambes tendues et il se bousille tout. Alors que le gamin de six ans, il aura au maximum une ecchymose. Enfin, il n'aura même pas d'ecchymose. Donc, même s'il saute de trois mètres sans réfléchir, il sait très bien qu'il peut sauter de cette hauteur sans se casser quoi que ce soit. Et cette sensation, je ne l'ai que dans ma tête, je ne l'ai que comme ça depuis l'époque. C'est pour ça que je fais confiance au fait que les enfants peuvent en fait voler de manière ciblée dans différents domaines sans aucun problème.

[00:28:03] **Lucian Haas:** Faisons un petit saut en avant dans ta carrière de pilote. Tu as 14 ans, disons. Et j'ai lu qu'à 14 ans, tu as déjà participé à ta première compétition. Oh là là. J'ai deux questions à ce sujet. Allez, vas-y. Première question : comment est-ce possible, enfin légalement, comment est-ce qu'on peut participer à une compétition à 14 ans alors qu'on ne peut passer son brevet qu'à 16 ans ? Et deuxièmement, comment était-ce de participer à une telle compétition à 14 ans ? Oui,

[00:28:30] **Benjamin Hörburger:** C'était la Junior Challenge à l'époque. Stefan Mascht était responsable de la section parapente, Rudel Burger de la section deltaplane. La Junior Challenge était à un niveau assez élevé à ce moment-là. Ça veut dire que l'équipe nationale allemande a accompagné et organisé la compétition pour les jeunes, et l'a elle-même utilisée comme camp d'entraînement. À l'époque, il y avait Olli Rössel, Achim Joos. Puis est arrivé Norman Lausch, qui est parti avec moi, à propos de la Junior Challenge, à cette époque. C'était une étoile montante dans le domaine de la compétition. Plus tard, il est devenu testeur. Et maintenant, c'est simple. Mon frère était tout juste moniteur de vol. Le plus jeune moniteur en Allemagne, bien sûr. Parce qu'il a commencé très tôt aussi.

[00:29:15] À l'époque, je volais avec le Nova Carbon de la société Nova, et je suis allé à la Junior Challenge et je me suis inscrit. Tout se faisait à la main à l'époque. Et j'ai essayé, alors que mon frère volait en deltaplane, de me faire inscrire en catégorie 16. Genre, est-ce que j'ai un brevet, et j'ai utilisé le numéro de licence de mon frère. Lui, il volait en deltaplane, donc il n'avait besoin que de son brevet de deltaplane. Et moi, j'ai le brevet de parapente. Et il y avait écrit Hörburger derrière. Je me suis dit qu'ils ne liraient pas Dominik Hörburger, donc son nom. Et puis, mon frère, il était tout à fait prêt à se faire avoir. Mes parents savaient que j'étais dans une situation délicate au niveau du vol.

[00:30:00] Je ne suis absolument pas prêt à prendre de gros risques. Je m'y prends avec beaucoup de prudence. Il faut savoir que lors de mes tournées à l'étranger, partout où je suis allé, j'ai été témoin de nombreux accidents. Et à cette époque, le parapente a connu un tel boom que les ailes ont gagné énormément en puissance. Et puis, soudainement, il y a eu à nouveau de graves accidents. C'est là que l'histoire des airbags est apparue. C'est aussi à ce moment-là qu'en Allemagne, l'obligation de secours est sortie. À l'étranger, tout ça n'existait pas. En Slovénie, on y était, et les gens se font bombarder. Tu es là, en tant qu'enfant, au décollage. Les autres sont partis. Et en gros, tu es censé attendre en haut que le bus de tour réapparaisse. Et là, quelqu'un se fait bombarder juste à côté de toi.

[00:30:46] Et oui, pendant les cinq heures suivantes, tu es le témoin oculaire, tu peux regarder comment il meurt. C'est pour ça que j'ai eu une autre vision par rapport au risque. Parce qu'on est conscient que si on est aussi stupide qu'un adulte, comme je l'ai toujours appelé à l'époque, on peut très vite en mourir avec ce qui se passe là-bas. Donc pour moi, c'était...

[00:31:07] **Lucian Haas:** Tes parents, pas de problème. Je dois juste intervenir un instant. Est-ce que tu as vraiment vécu le fait que des gens meurent devant toi, ici au décollage, parce qu'ils se font bombarder ? Oui,

[00:31:16] **Benjamin Hörburger:** bien sûr. Ou

[00:31:16] **Lucian Haas:** c'était juste... Non, non,

[00:31:18] **Benjamin Hörburger:** non, non. C'était réel. L'histoire est vraie, oui. Pas une fiction. Pas une fiction. Je l'ai vécu plusieurs fois. Enfin, dans ma carrière de testeur aussi. Autrement dit, quand on est testeur, on peut évaluer le risque et la météo différemment, parce qu'on vole professionnellement. En tenant compte du produit et de son propre niveau de compétence. Ça veut dire que dans des conditions dangereuses, je choisis le produit sur lequel je peux encore travailler, regarder la stabilité et tout ça. Donc, je ne me lancerais pas avec n'importe quel prototype d'aile de compétition. Et je ne ferais pas non plus les premiers vols. Mais là, tu montes la télésiège au Tegelberg, par exemple, à l'époque avec Manuel Krotsch chez Swing, tu montes la télésiège et en bas, le chef de la télésiège te dit : « fais attention, au pylône, je ne sais plus ce que c'était, le pylône 3 ou 4 en haut, celui en dessous du décollage, on a des rafales de vent venant de l'est, du nord, du nord-est de pointe 35. »

[00:32:07] C'était au printemps, en mai je crois. Une période encore assez instable. Une zone de haute pression s'était installée. Et on s'est dit : "Ouais, pas de problème, on est des pilotes de test, on monte là-haut et on regarde ça." Et là, l'un d'eux est déjà entré, et on lui a dit : "Attention, pour les pilotes moyens, les conditions sont en fait mauvaises là. À ta place, je ne volerais pas." Et il a répondu : "Ouais, je vais gérer." Ils sont toujours autour de 50, 55, ont volé pendant 20 ans sans accident, et tu apprends énormément sur le caractère humain. Et plus tard, tu lis ce que les journaux rapportent. Je te raconte comment ça s'est passé : tu arrives à la télésiège, on te prévient des conditions, tu préviens chaque pilote qui veut monter, mais ils montent quand même.

[00:32:56] Tu lui dis : « Fais attention, on est des vieux de 20 ans, on est des pilotes professionnels, des pilotes d'essai, on va juste monter là-haut pour observer certains trucs avec des produits sélectionnés. S'il te plaît, ne vole pas. » Mais lui, il sait ce qu'il fait, il monte quand même, et une fois en haut, tu lui dis : « Fais attention, les conditions sont vraiment rudes, reste plutôt en bas. » Pour un utilisateur lambda, et si je n'étais pas obligé de le faire professionnellement, je dirais que le risque n'est plus vraiment justifié. Enfin, on ne s'amuse plus du tout. Le fait que je tombe maintenant, c'est moins le problème, mais on ne s'amuse plus du tout.

[00:33:41] Bilan de l'histoire, c'était un peu rigide, mon Grotching et moi on est redescendus. À l'époque, je ne sais pas ce que c'était, le Mistral ou je ne sais quoi, quelle aile on a pilotée chez Swing. En bas, la main dessus c'est quasiment la stabilité, le gaz vérifié, ce sont des conditions idéales. Donc là, tu pars et tu te mets face au vent d'est et tu sens de toute

façon la thermique qui décolle, 14 heures. Et là, tu peux juste rester en gaz et voir si l'aile se comprime entre A et B, B et C, comment elle se comporte et quelle stabilité elle a déjà. C'est déjà super pour ça. Et là, tu es à 110 %, de la concentration à 110 % aussi avec l'aile B ou à l'époque 1 à 2, rien ne doit arriver. Donc là, tu sais, même elles peuvent te démolir. Tu as maintenant l'expérience. Oui, le bilan de l'histoire c'était que le gars avec son Gradient, à l'époque c'était une aile Gradient, mais il n'était pas responsable du fait que le Gradient décolle aussi et parte en vol.

[00:34:33] Il y avait beaucoup de vent d'est et il ne voulait pas se faire emporter par le vent là-bas derrière, mais il voulait absolument atterrir sur la zone d'atterrissage parce qu'il était fortement dévié, il n'avait pas anticipé là-haut. Et puis il arrive sur la zone d'atterrissage, il a ensuite maintenu l'aile en position de gaz, près du sol, en pleine puissance, au lieu de simplement dire « on s'amuse ». Et tu connais, au printemps, quand les pissenlits fleurissent, je peux juste te dire de toujours te souvenir que quand les pissenlits fleurissent et qu'il y a un vent d'est, tu as des décollages au sol qui sont dingues et vraiment forts. Et surtout dans cette région des pré-Alpes, ces décollages étaient extrêmement forts. Et comme c'était le cas, il s'est pris un coup sur le toit et comme le soleil est chaud, l'air est froid, c'est de l'énergie pure, il s'est pris un coup sur le toit, a encaissé le frontale, a ensuite mis l'aile sur le frein, réaction typique comme beaucoup de gens qui tombent au lieu de simplement laisser les mains en haut, laisser l'aile faire, surtout les ailes B, s'il vous plaît ne touchez à rien, attendez.

[00:35:34] Et "frein" ne veut pas dire aller sur le frein, pour info, ou quand les gens pensent avoir les mains en haut, ils pensent à hauteur de tête, mais à hauteur de tête, l'aile peut déjà être freinée. Donc c'est très important, il faut se repérer sur la barre, les mains doivent être sur l'élévateur au niveau des fermetures. Si tu as une fermeture, laisse d'abord les mains sur les fermetures, parce que la plupart des gens tombent par réaction en chaîne. Ça veut dire, qu'est-ce qu'il a fait ? Il est allé sur le frein, il a pris un frontstein, il va sur le frein parce qu'il veut activement foutre le bordel. Oui, alors tu as un décrochage. Qu'est-ce qu'il a eu ? Un décrochage ? L'aile bascule vers l'arrière, alors il checke que quelque chose ne va pas et ne sait pas quoi, et il met les mains en haut. Qu'est-ce que fait l'aile ? Un mouvement de pendule, il fonce, il saute devant l'aile et avant que les suspentes ne soient tendues, il s'est enfoncé dans le sol avec le haut du corps.

[00:36:24] Eh bien, et là, tu arrives en tant que premier secouriste et tu te dis : « Je viens juste d'essayer d'expliquer trois fois à ce gars que les conditions ne sont pas faites pour lui. » Et puis tu lis le rapport d'accident et là, tu tombes des nues. C'est écrit dedans : pilote expérimenté, 30 ans d'expérience en vol, grand nombre d'heures de vol, est soudainement tombé du ciel. Plus tard, tu apprends que c'est écrit qu'il a eu une fermeture à basse altitude et qu'à cause de ce mouvement, il est décédé dans l'accident. Quel n'importe quoi. Le problème, c'était que le gars était narcissique, il s'est surestimé, c'est typique, parce qu'il n'avait pas eu d'accident pendant 30 ans. Pas de routine, le produit en main, c'était absolument au-dessus de son niveau parce qu'il n'avait jamais eu d'accident jusqu'ici, juste par chance.

[00:37:15] Et après, il est carrément tombé parce qu'il avait déjà fait un Stall. Et pas à cause de la fermeture, mais la raison était en fait qu'il a volé avec une forte inclinaison et n'a pas entendu l'avertissement. C'est pour ça qu'il est tombé, pas à cause du produit. C'était une telle chaîne d'événements et ça, jusqu'à aujourd'hui, quand vous lisez "30 ans d'expérience de vol", vous savez que les pilotes de Lufthansa, c'est-à-dire ceux qui ont le plus d'expérience, ce ne sont pas ceux que vous appelez les, comment ça s'appelle, les prototypes, c'est-à-dire si vous faites une VVZ, donc si vous construisez un avion pour vous-même, un prototype, le premier vol ne peut pas être fait par un pilote de Lufthansa.

[00:38:02] L'assurance ne paie pas ça. Oui, parce que ceux qui n'ont pas vraiment d'expérience dans ce domaine, ils ont certes beaucoup d'heures de vol et la licence la plus élevée, mais ils sont éduqués avec une confiance en soi très élevée. Mais ils ne sont pas formés sur le savoir-faire, sur la compétence de pilote, ils suivent en fait toujours l'automatisme de ce qui doit se passer. Ils ont une structure sous-jacente, mais pas sur le plan du pilotage. Et ceux qui font les premiers vols, les pilotes de Lufthansa, ils ne se laissent pas facilement influencer par un genre de petit rigolo qui vole en ultra-léger ou qui vole uniquement au feeling. Alors, qu'est-ce qui se passe ? Oui, il risque plutôt de s'écraser, comme celui qui, sur le plan purement pratique,

[00:38:47] ce qui fait bouger le produit de la cabine. Autrement dit, avec un instinct, un ressenti. C'est pour ça que les pilotes d'essai ne sont souvent pas des pilotes de ligne Lufthansa pour les histoires de trois axes. Et c'est écrit dans le contrat d'assurance. Chez le LBA, si tu veux prendre une assurance, un pilote professionnel de Lufthansa ne peut pas faire de premier vol. Intéressant, non ? Et c'est comme ça que ça m'est arrivé aussi. Enfin, un instructeur de vol

expérimenté, 30 ans d'expérience en vol long-courrier, et puis ensuite, il se décompose.

[00:39:12] **Lucian Haas:** On est un peu parti dans tous les sens là. Mais c'est une belle histoire quand même. Par contre, je veux revenir en arrière. La compétition récente. Tu étais à cette compétition à 14 ans. Tu as essayé de te faufiler. Est-ce qu'on t'a grillé ? Tout de suite.

[00:39:27] Tout de suite. Mais ils t'ont

[00:39:29] **Benjamin Hörburger:** laisser voler quand même. Oui, c'était très simple. Ils n'ont rien fait de mal.

[00:39:35] Greifenburg est une zone d'entraînement. À 14 ans, tu peux aussi faire des formations en altitude. Donc à 14 ans, tu peux faire des vols en altitude. Et à Greifenburg, j'ai fait mon vol en altitude avec un ordre de vol. Deux moniteurs de vol et un moniteur de vol en l'air avec accompagnement. Donc ça veut dire que les pilotes de la Liga à l'époque, Achim Joos venait juste d'obtenir son brevet de moniteur de vol. Et Olli Rüssel était assistant moniteur de vol. Ensuite, Rudel Burger était moniteur de vol en parapente. Stefan Masch, lui, ne l'était pas. Il était juste chef national, superviseur. Il a fait un ordre de vol et à l'atterrissage, mon frère m'a pris en charge avec un ordre de vol. Et c'est comme ça que plus tard, avec un ordre de vol, j'ai pu voler légalement avec la Liga. Enfin pas la Liga, l'Unichallenge. Et là arrive le truc drôle. Ensuite, je suis à l'Unichallenge. C'est tout bête, ils ont pu m'y intégrer officiellement, en quelque sorte.

[00:40:21] J'avais alors l'autorisation de participer à cette compétition nationale, ce n'est pas une compétition internationale, donc ça veut dire qu'on n'a pas besoin de licence FAI en ce sens, et j'étais assuré via l'école de pilotage.

[00:40:35] Et c'est intéressant parce qu'à l'époque, je crois que je peux dire mon nom ? Je peux dire n'importe quel nom, non ? Pour moi, oui. J'aime bien citer des noms. Est-ce que c'était le cas que, à 14 ans, je me sois qualifié pour la Liga parce que les premières places, les cinq premières, étaient déjà fixes, et ensuite les sept personnes suivantes, à l'époque il fallait se qualifier parce que la demande était encore grande, alors sept personnes ont pu se qualifier pour la Liga. Et moi, enfin, les premiers étaient les pilotes de compétition avec qui j'étais déjà, les jeunes, et ils étaient déjà dedans, et moi en tout cas, je me suis qualifié. Et derrière moi, il y avait, je crois qu'il s'appelait Tobias Schreiner. Tobias Schreiner était derrière moi, une place derrière moi, et j'ai pris sa place en Liga.

[00:41:23] Là, je m'étais même qualifié et pas lui. Ouais, alors il m'a direct fait passer pour un pourri auprès du DHV dans les médias. Non ? C'était évidemment nul pour mes parents, non ? Parce qu'elle s'est fait engueuler comme jamais et elle ne savait pas que je volais en compétition. Il n'y avait pas encore de portable ou quoi. J'étais là pour regarder mon frère voler en compétition et je pouvais juste voler parfois en cachette quelque part, non ? Ils n'ont pas vraiment capté ça précisément. On a caché pas mal de choses. Ouais, c'était comme ça. Et après, je suis allé voler en compétition. C'était cool. Ça m'a plu.

[00:41:58] **Lucian Haas:** Ça veut dire que même si Tobias Schreiner t'a dénoncé ou un truc du genre, le DHV a dit : « OK, il a quand même le droit de voler avec la Ligue. »

[00:42:05] **Benjamin Hörburger:** Oui, il y a eu une procédure spéciale à l'époque, une petite. J'ai alors obtenu, officiellement ou non, un certificat D. Il existe maintenant officiellement. Ça veut dire que tu peux aller voler en autonomie, sans cours de vol, sur des sites de vol autorisés. Et avec ce certificat, tu aurais eu la possibilité de voler en ligue. Mais par contre, non, ce n'est pas vrai. Je n'ai pas volé en ligue immédiatement parce que Tobias Schreiner avait déjà fait un sacré scandale et mes parents avaient peur pour leur subsistance. C'était évidemment une période tendue. Ils avaient une énorme maison à financer, et, et, et. Et des enfants qui sont parfois, je vais dire, chez nous c'est une insulte affectueuse, de vraies petites merdes.

[00:42:52] Et donc faire plein de conneries. Je n'ai pas fait que des bêtises en volant. On a fait des bêtises dans tout, en fait. Et oui, après, c'était comme si vous aviez attendu que j'aie 16 ans. Et à 16 ans, je suis reparti. Je crois que j'ai fini deuxième ou quelque chose comme ça à la Junior Challenge à 16 ans, je ne sais même plus. Et après, j'ai pu voler avec eux officiellement. Donc, je n'ai plus eu besoin de me qualifier pour la Liga, contrairement à quand j'avais 14 ans et que je volais avec eux. C'était comme ça que Stefan Mascht, il faut que je le loue un peu, a vraiment encore voté pour les enfants à l'époque, même quand il y avait des compétitions entre eux. Ils ne me connaissaient pas à la Junior Challenge,

quand j'avais 14 ans. Ils ne me connaissaient pas et ont fait quelque chose,

[00:43:40] ce que personne ne ferait. Imagine, il y a un enfant étranger, sans ses parents. Tu n'as aucun contact avec les parents. Et tu te dis, OK, tu as le droit de voler avec eux. En "guillemets" en zone alpine, en haute montagne. Et là, à 14 ans, les tâches étaient déjà corsées. 75 kilomètres et avec les sacs de l'époque. C'était déjà pas mal. Mais ça a marché. C'était en tout cas la meilleure aile biplace de l'époque où il a volé. Donc, je me suis qualifié pour la ligue et cette classe biplace, si je devais l'appeler une classe B aujourd'hui, car les autres volaient en classe haute performance et classe ouverte, j'y étais en tout cas. Et ce Tobias Schreiner, lui aussi, volait en haute performance. Et là, un gamin de 14 ans arrive et lui fait la peau. Et pendant ce temps, ils étaient juste très solides, des pilotes de destination sûrs.

[00:44:27] Et j'ai en fait, je dirais, les profils types de champions du monde ne sont pas ceux qui s'enfuient avec la première place, mais ceux qui arrivent systématiquement à destination. Et cette régularité m'a en fait bien aidé. Et il faut aussi dire qu'Olli Rössel m'a toujours surveillé en l'air. Il est venu vers moi à l'époque avec son Targa, il faisait toujours des spirales descendantes pour voir où j'étais. Dans le

[00:44:51] **Lucian Haas:** En compétition aussi.

[00:44:52] **Benjamin Hörburger:** Toujours en compétition. En fait, il m'a toujours accompagné et il est toujours revenu vers moi pour voir ce qui se passait. Il a atterri quelque part de manière optimale et il m'a toujours observé. Et à l'époque, il a vraiment fait quelques trucs. Et puis, à propos du GPS, j'ai fait mon expérience avec le GPS. On avait des batteries dedans et il n'y avait que la photo et le GPS. Donc, on commençait juste à tracker et, par sécurité, on mettait aussi une photo. Et puis j'ai reçu un GPS d'Olli Rössel et il y avait la corde de sécurité sur cette vis à l'arrière, là où se trouvent les batteries. Et au lieu de la laisser au milieu, j'avais pratiquement la corde à gauche et à droite dans le mousqueton. Et là, il y avait de la tension. Maintenant, le GPS était à l'envers. Et puis, bien sûr, je voulais regarder le GPS, alors je tourne et là, ça fait "plop" et d'un coup, les batteries sont tombées, bing, bing, bing, bing.

[00:45:38] Alors j'ai dû, oh là là, j'ai dû repasser en mode photo et prendre des photos, remettre les batteries, rallumer tout ça. Et c'était vraiment marrant. Enfin, il y a eu plein de trucs super drôles. Et ça m'a vraiment amusé. Et non, l'encadrement était très, très bon à l'époque. Je dois toujours dire merci pour ce qu'ils ont fait. Enfin, je ne sais pas si je le referais exactement de la même manière tout de suite, mais je pense que oui. Je prendrais la responsabilité du risque.

[00:46:09] **Lucian Haas:** Mais là, tu n'as pas fait de véritable carrière en compétition, tu es plutôt passé sur la voie de pilote d'essai. Pourquoi ? J'ai

[00:46:19] **Benjamin Hörburger:** tu as signé un contrat où le pilotage de compétition ne devait pas être la priorité. En fait, je voulais en vivre professionnellement. Olli Rössel était quasiment mon entraîneur, il venait de ma région, la région d'Oberstdorf. Et à l'époque, Olli avait vraiment du mal à gagner de l'argent avec ça. Achim Joos était le dernier à être engagé par la Bundeswehr et à avoir fait ça sur une base professionnelle, comme sportif de haut niveau, sportif professionnel. Et oui, financièrement, ça ne rapporte rien. Alors, qu'est-ce que tu veux faire ? Il faut alors réfléchir au vol en tandem, non ? Est-ce que je dois devenir pilote de tandem maintenant ? Oui, d'accord. Pilote de tandem, tu peux encore le faire à 60 ans.

[00:47:05] Alors, ça se fait partout si tu as un bon secteur. Donc, c'était clair : si je voulais en faire mon métier, moniteur de vol ? Non, ça n'était pas envisageable non plus. Et j'étais à l'époque à la Fédération allemande d'ultralégers et ils cherchaient des pilotes de handley. J'avais 18 ans. À ce propos, j'ai fait une formation de pâtissier. Et tu sais pourquoi pâtissier ? Confiseur. Parce que c'était le seul boulot, après mon foutu mauvais diplôme scolaire, c'était le seul boulot où il y avait le travail de nuit, où on pouvait faire des nuits en tant qu'enfant pour pouvoir aller voler pendant la journée. Donc, la priorité était tout à fait... C'est pour ça que tu as

[00:47:43] **Lucian Haas:** Tu as fait ton apprentissage de pâtissier ? Oui,

[00:47:44] **Benjamin Hörburger:** Sans déconner, ouais. Le boulot ne m'intéressait pas du tout. Juste les horaires. Super. Sept heures de travail, mais en équipe de nuit, non ? Ouais, à un moment on capte que le travail de nuit n'est peut-être pas si facile. Enfin, quand on a juste passé une nuit blanche en sortant ou avec des potes et qu'on se dit que c'est facile. Non, quand on est obligé de le faire, c'est autre chose. Et puis j'ai été chez la boîte Swing... Enfin, à l'époque, c'est

là que le DULV est arrivé. Et le DULV, la fédération allemande d'ultralégers, cherchait déjà des pilotes d'essai pour les moteurs. J'ai eu un accident entre-temps et je suis en fait sorti un court instant de la branche compétition. Donc, et puis l'acrobatie m'a intéressé. L'acrobatie en aile parapente à l'époque. Et j'ai bien essayé, aussi à 14, 15 ans, de faire de l'hélitack et des vrilles inversées à ce moment-là.

[00:48:33] Faut imaginer la tête de mon père, il devait être complètement déconcerté. Tu es là à Asprey en tant que père, t'as du vent de face à 30, et tu dois aider un pilote de deltaplane qui n'a pas volé depuis un an et demi à sortir. Et tu es là avec lui au bord de la falaise, et le deltaplane décolle à fond. Et là, tu vois dans ton coin de l'œil, en haut, un Arcus 1 bleu qui fait des fullstyles complètement dingues et pourris, non ? Et tu sais exactement que c'est ton fils, le mec de 14 ans, l'idiot.

[00:49:02] D'une certaine manière, en l'air, j'ai décidé, j'ai eu le sentiment que ça devait normalement fonctionner maintenant. Ce que j'ai fait, c'est que j'ai regardé les vidéos, un semestre avant ou trois mois avant, les vidéos du DHV où Karl Slezak a fait les cours SIV au lac d'Achensee. Lui, en fait, il ne faisait que des enregistrements où les gens se plantent. Et là, j'ai regardé uniquement ces accidents et j'ai vu quels étaient les problèmes, ce qu'ils faisaient. Et puis j'étais là, à 14 ans, avec un Arcus, parce qu'avec le Carbon je ne volais plus, parce que le Carbon partait en décrochage parachutal. Cet hiver-là, à cause d'une voile froissée, j'ai envoyé un Didamskopf en plein dans le rocher en dessous de la paroi, parce que cette merde était déjà partie en décrochage parachutal, parce qu'il y avait de la toile Kerrington dessus et que la Kerrington avait posé problème.

[00:49:47] Et puis j'ai volé en Arcus-Notfrühstück. Et avec cet Arcus, oui, j'ai volé mes Fullstoys et j'ai pratiqué. J'ai pratiqué le vol en hélicoptère et tout ça. Oui, ça ne s'est pas bien passé au début. Mais je n'ai pas eu besoin de secours, rien, tout va bien. Et ensuite, c'est arrivé que je voulais voler en haute performance. Et j'ai demandé à la boîte Swing, à l'époque, parce que je volais en Arcus, je leur ai demandé un Stratus IV AC. Enfin, je leur ai demandé. Je ne l'ai pas acheté. Je me suis renseigné et j'ai eu une aile. Et j'ai pu la voler pratiquement gratuitement. Et là, je n'avais toujours pas de brevet B. Il ne faut pas oublier ça.

[00:50:32] Sans brevet B, mais en volant une aile de compétition de classe ouverte. Et j'ai aussi pratiqué avec, là en Franche-Comté. Le bon côté, c'est que je connaissais toute l'Europe avec toutes les conditions météo. Donc je peux dire à beaucoup : « Oh, c'est une rotation, wow, fort, thermique et dangereux et chargé. » Non, ils ne savent pas comment fonctionne le cycle de cette zone. Ils n'ont tout simplement aucune expérience. Les Allemands typiques, ils roulent vers 11h30, 12h au décollage, se placent au point le plus haut et déballet d'abord leur aile. Ça ne marche pas du tout dans le sud. Dans le sud, tu roules au décollage vers 9h, tu enfiles d'abord ton sac court et tu prépares ton aile à l'abri derrière, et tu prends un Rosetti avant. Les Allemands ne connaissent pas vraiment ça.

[00:51:18] Pas les Autrichiens non plus. Ni les Suisses non plus. Je ne veux pas juste attaquer les Allemands, ce n'est pas tout à fait vrai. Mais c'était typique quand un Allemand arrivait. Les Allemands sont la plupart des gens formés, il faut le dire. Et à cause de ça, tu en avais bien sûr beaucoup qui ont fait leur petit show. Et vers midi, ça envoie à fond, parce que thermiquement, ça souffle vers le haut avec un vent de 30. Et vers l'après-midi, disons jusqu'à 13h, 13h30, le vent monte à 40 km/h. Mais c'est de l'ascendance. Donc, si tu es dehors dans les airs, tu n'as pas ce vent. Et là, il faut savoir que si tu décolles vers 11h, tu n'as que la chance d'atterrir avant 12h30, et après ça devient critique. Parce que c'est là que les systèmes de brise de vallée commencent à se mettre en marche.

[00:52:03] Et pendant cette période où elles commencent à décoller, il y a beaucoup de décollages thermiques. Et puis vers 14 heures, les brises de vallée sont actives. Là, tu n'as plus de décollages aussi forts, parce que tu as les fortes brises de vallée dans la vallée, où tu redescends verticalement, mais au moins tu n'as plus la thermique au sol. Et vers 15 heures, la brise de vallée commence déjà à retomber. Et là, tu peux atterrir tout simplement en laminaire. Ça veut dire que de 11h30 à 15h, il ne faut pas aller atterrir là où c'est officiellement indiqué comme étant l'atterrissage officiel, parce que ce ne sont pas les atterrissages qu'on recommanderait. Et moi, je suis allé voler là-bas avec la aile de compétition, enfin avec des ailes partout et dans toutes les conditions. Et je me suis dit que je n'avais pas besoin d'attendre chez moi que les conditions deviennent sportives. Et ainsi, j'ai soudainement acquis une bonne expérience en haute performance aussi.

[00:52:51] Et là, c'est comme ça que j'ai eu un accident, parce que je faisais des virages avec une haute performance près du sol, comme un overwing sur la pente. Et quand le vent arrive à environ 45 degrés par la gauche avec l'ascendance de pente, il y a un déport. Tu te rapproches alors de la pente et tu te rends compte, oh là là, la pente est maintenant si proche que ça ne passe plus. On le voit tout de suite. C'était déjà clair à ce moment-là, quand tu amorces, tu regardes et tu vois que ça ne passe pas. Et là, je me suis planté. Ça m'a pas mal mis KO dans ma carrière de sauteur à ski et de skieur de fond, ainsi que pour le vol, parce que la blessure au pied, c'était juste à la cheville, était vraiment pourrie. Ça a impliqué un long délai avec, je dirais, une éternité avant que ce soit à peu près réparé avec l'opération et tout le reste, la merde, ça a pris pas mal de temps.

[00:53:43] Je pense que ça m'a complètement mis KO pendant un semestre. Et le fait que je sois prédisposé, que ça me casse tout le temps quelque chose, ça existait déjà. Mais là, je veux dire, avec le Winkovern, c'était vraiment d'une bêtise totale, à la base. Je le savais déjà ce matin-là, que j'avais le sentiment que ça ne tenait pas très bien. Et mon frère m'a demandé : « Pourquoi tu voles avec le Hochleister en ce moment, parce que c'est déjà thermique ? » Du coup, le soir, j'ai arrêté de faire des Winkovern dans le vent laminaire en haut, et le matin, je voulais repartir exactement de la même manière dès les premières conditions thermiques. Et c'était la leçon. J'ai fait une connerie monumentale, et paf, direct la fracture. Paf, fini. Là, il n'y a pas eu de leçon, il y a eu direct des dommages et intérêts. Ouais, et après, il y a eu le boulot en plus, et je voulais recommencer à m'entraîner la journée, à voler.

[00:54:32] Ensuite, je voulais bien sûr entraîner les combinaisons à fond. Je me suis dit qu'il fallait que je me remette sur pied d'une manière ou d'une autre. Ça a pris pas mal de temps. Enfin, après un semestre, je n'ai pu recommencer qu'après. Ça faisait déjà facilement un an. Et puis, je vais bientôt avoir 18 ans. À 18 ans, j'ai regardé si Dulf avait publié une annonce, je suis monté en aile motorisée, j'ai fait plein de licences en parallèle parce que je ne pouvais pas vraiment faire de sport. Alors j'ai préféré investir de l'argent dans des licences. J'ai dépensé tout mon argent de leçon dans des licences. Autrement dit, j'ai passé mon brevet de trois axes. J'ai eu un moniteur de vol pour le trois axes. Non, ça j'ai fait plus tard. Mais j'ai passé un brevet d'aile motorisée. J'ai passé un brevet de trois axes. J'ai fait plein de trucs. J'ai commencé le vol à voile. Je voulais ensuite passer le PPL A, voire même le faire, parce que je voulais absolument faire de l'acrobatie officiellement, et et et et et puis le reste de l'argent, avec le vol en tandem et en volant les ailes du stock en cachette à mes parents.

[00:55:27] où on était vieux et je les vendais en cachette sur eBay Kleinanzeigen. Avec cet argent, je l'ai balancé pour louer des avions, des UL, pour pouvoir faire genre beaucoup d'heures de vol. Sur notre aérodrome, on pouvait louer des UL. Alors j'ai direct dit que je prenais un pack de 30 heures. Bon, 30 heures, c'était peu pour moi. J'ai pris un pack de 30 heures et on ne pouvait réserver que des packs de 10. Et là, à l'époque, Franz Schnell à l'aérodrome m'a dit : « Ouais, aucun problème, tu l'as, je te fais une réduction » et il me l'a fait à un prix sport à l'époque.

[00:56:02] ... cette location de pack de 30 heures là. Et le truc cool, c'est que je n'avais pas encore d'argent pour ça. Alors je me suis mis à voler des heures, j'ai dû me dépasser et, en arrière-plan, j'ai dû piquer des suspentes sur l'étagère de mes parents alors que j'étais déjà vieux, et je les ai vendues sur les petites annonces d'Ebay pour avoir l'argent, et puis toujours un truc qui ne marchait pas avec la banque, ou alors le virement qui ne passait pas. Enfin, quand un jeune gars commence ça, il ment comme un sourd, vous ne me croirez pas.

[00:56:34] Ça veut dire qu'il n'avait tout simplement pas de thune. Mais Franz l'avait déjà capté, ou alors pour lui, il ne s'agissait pas de l'argent, et il a dit : « Écoute, paie juste la somme, fais en sorte de trouver l'argent, tu peux quand même continuer à voler, mais apporte-le simplement. » Et ça a marché. Enfin, oui, et ensuite, grâce aux licences de DULF, j'ai pu commencer dans la section moteur du Deutscher Ultraleitverband pour faire des tests. À l'époque, l'élève Stefan était là et Walter Holzmüller avait publié une histoire d'examen K avec l'élève Stefan pour pouvoir tester la compatibilité entre le moteur et l'aile. Et là, je suis parti avec l'Angaros et je suis revenu directement de la compétition Liga, j'y suis allé avec le Hochleister et j'ai fait avec le Hochleister là-bas...

[00:57:21] ...pouvoir le faire et exécuter les manœuvres en accélérant la fermeture et tout ça, et là, elle a déjà dit : qui vient avec le Hochleister, il est dingue ou quoi ? Enfin, pour voler avant la fermeture, tu prends normalement une aile de catégorie A, mais j'étais dessous, je me sentais bien, je savais exactement ce que l'aile pouvait faire et ce que je pouvais faire, et c'est tout simplement : tu dois le faire avec ce dans lequel tu te sens bien, avec celui avec lequel tu as pris tes

marques, tout ça. C'est pour ça, par exemple, qu'on comprend pourquoi Chrigel Maurer préfère voler avec l'ancienne aile X-Alp plutôt qu'avec la nouvelle, parce qu'avec cette aile, il ne fait qu'un avec elle, et peut-être que la nouvelle est un poil, un dixième meilleure, mais ça ne te sert à rien si tu ne te sens pas bien à 100 %, enfin. Et oui, c'est comme ça que ça s'est passé, puis Dulf a constaté : hé, il y a un jeune type là, qui sait incroyablement bien gérer aussi avec le moteur.

[00:58:11] et où le Motor a été flyé à cette époque. Le marché du Motor a explosé : Arcus II, Powerplay, Sting, la plupart des ailes se vendent selon des chiffres de LDK, donc 10 000 ou 12 000 unités vendues pour un produit, il faut demander à Günther Wölk, il s'est enrichi avec ça en tout cas, pas avec les produits qui sont arrivés après et

[00:58:33] Il va me réprimander maintenant, mais en tout cas, c'était comme ça à l'époque où j'ai décroché un job chez Dulf. J'ai été engagé comme pilote test en freelance, et ils voulaient aussi obtenir des homologations. Du coup, la boîte Swing a tout de suite commencé à chercher un pilote test, et je suis arrivé chez Swing et je me suis pratiquement présenté. Hartmann Michel et Günther Wölk avaient déjà dit : « Oh oui, c'est vrai, dès que le petit Hörburger arrive, on le prend tout de suite ». Et ils m'ont recruté, donc on s'est plus ou moins cherchés et on nous a trouvés, et ils ont dit qu'ils avaient déjà développé le moteur, et là, c'était hyper intéressant parce que le moteur, je ne connaissais pas du tout le vol test, faut être honnête.

[00:59:18] personne ne sait pas comment ça se passe vraiment, les gens normaux là-dehors, ils ne savent pas à quoi ça ressemble en réalité. Personne ne suit précisément le travail de votre équipe de développement, on les voit voler quelque part et puis plus, mais à l'époque, c'est Manuel Crotschi qui a fait pour l'aile moteur, comment elle s'appelait ? Enfin, on disait toujours qu'il avait construit une aile qui devait faire 18 mètres carrés, projetés, je crois que c'était 18 à l'époque, ou 20, je ne sais plus, un truc comme ça, et il fallait suspendre 240 kilos ou 250 kilos dessous avec des trimmes et un accélérateur. Et à l'époque, la tendance, c'était de voir comment les ailes réagissent en fermeture, elles devaient juste tenir.

[01:00:03] Homologation 3 à l'époque, classification 3, et puis je suis sorti de là en tandem et j'ai essayé avec la aile, on a utilisé le champ de mesure pour essayer d'arriver d'une manière ou d'une autre dans cette zone de fermeture, et j'ai regardé si on ne réagissait pas ou n'exerçait pas d'influence, et là ça a déjà pas mal secoué, tu volais en fermeture et tu étais tout le temps en train de faire des roulades, donc les grimpeurs les ont toujours une fois balancées par-dessus, c'était juste à cause de l'énergie, non ? C'est comme si tu mettais un frein avec un speedwing, tu passes une fois par-dessus et c'était déjà comme ça avec la fermeture, en fait inoffensif, parce que ça le faisait toujours tout de suite, donc il n'y avait pas de "ah", mais ça faisait "pouf" et puis une pirouette et c'était fini, et tu avais toujours ça, de l'extérieur ça a été expulsé de manière spectaculaire et je me suis dit que c'était normal, et puis je me suis dit, "bon, c'est comme ça, c'est le boulot du pilote test", et puis piloter et faire des roulades avec 240 kilos, ça passait d'une manière ou d'une autre, mais c'était tout sauf contrôlé, mais parce que Manuel Grotschi, je me suis dit que c'était le pro total là-dedans, à cause de ça,

[01:01:02] que Sina est restée si calme, je me suis dit que c'était normal, qu'il maîtrisait la situation. Et lui, parce que Benni Hörburger est nouveau et qu'il regarde tout ça avec un calme olympique et reste serein, il ne doit pas montrer ses faiblesses en tant que chef. Malgré ses craintes, il a tout simplement testé avec moi en tandem cette petite aile avec 240 kilos et

[01:01:28] ensuite, on était aussi ensemble avec l'aile dans une mauvaise préparation, je me suis dit que c'était normal, on était au-dessus de la houle et on portait juste un gilet de sauvetage, pas un gilet qui se gonfle, mais un gilet de surf, et on a décollé, et on a survécu à tout le test et comme c'est toujours le cas, après, une charge énorme tombe quasi de toi et tu n'as plus qu'à aller atterrir et alors Manuel Croci, à l'époque, le 28 janvier, le 27 janvier,

[01:02:02] faire un cercle au Ticin à l'époque, pour se mettre vers l'extérieur du long Montjori avec une petite aile avec le poids et une aile à moteur qui n'a aucune puissance, on s'est retrouvés à 150 mètres du rivage dans l'eau avec une température extérieure de moins 4 ou moins 5 degrés, une température de l'eau de deux virgule cinq, trois degrés plus, sans canot de sauvetage avec une putain de suspente en tandem, là, debout dans l'eau. Tu peux imaginer ? Tu ne meurs pas à l'atterrissage à cause du vol d'essai ? Quelle merde.

[01:02:37] **Lucian Haas:** Le vol d'essai a plusieurs fois basculé sur le voile et tout le reste, mais au final, tu as atterri normalement dans le lac, mais il faisait moins, non pas moins, mais il faisait deux degrés et tout le reste. Deux degrés, oui. Comment êtes-vous arrivés au bord ensuite ? Ça

[01:02:52] **Benjamin Hörburger:** Ma grande chance, c'est que je me suis libéré plus vite. J'ai compris que ça allait mal finir. Manuel était le pilote, en gros, non ? Et il a dit : « Oh merde, ça ne va pas ». Et là, j'ai tout de suite ouvert ma ceinture et dès que j'ai touché l'eau, je suis parti. J'ai dit,

[01:03:13] Manuel, enfin, j'ai toujours eu du respect pour lui, le plus grand respect. Et là, c'est la première fois que j'ai dit : Manuel, espèce d'connard. Parce que je savais que c'était la merde. Et là, je me suis mis à nager pour sortir, et le truc de dingue, c'était ces 150 mètres, enfin, j'ai pu nager librement. Et comme je suis quelqu'un de bavard, on l'entend bien, quand je suis arrivé sur la rive, je n'ai plus pu bouger. Tout était déjà figé. Donc, ces 150 mètres n'auraient pas dû faire plus de cinq mètres, sinon je n'aurais pas réussi à m'en sortir, même s'il avait pu rester debout. C'était dingue, parce que les vêtements étaient si lourds, la combinaison de bain était tellement nulle et donnait peu de flottabilité, pas de combinaison étanche, tout était des dispositifs qui ne fonctionnaient pas.

[01:03:58] Et Manuel,

[01:04:03] il s'est aussi extrait de l'eau là où on n'a pu se tenir debout qu'après un long moment, il s'est libéré et c'est un endroit où on pouvait marcher avant. Enfin, là où le lit de gravier continue plus loin, dans le Hingang, et il en est sorti parce qu'il habite là, il y allait aussi se baigner, il en est sorti et a pu se libérer par chance. Là, on a su que si tu vas seul dans l'eau, tu n'as aucune chance de survie, donc c'est déjà, ouh, tout ça a été vraiment beaucoup de chance. Oui, à partir de ce moment-là, on a préféré tester au sol, comme sur de l'eau froide sans fond. Je peux le recommander à tout le monde, si vous essayez l'Akku ou autre chose, passez simplement par la forêt, et idéalement une forêt qui n'a pas une densité trop élevée, parce que, enfin, je veux dire, les feuillus, les forêts de feuillus sont bien parce qu'on voit si quelqu'un est coincé dedans, mais avec des épicéas et ce genre de choses, le parapente ne s'accroche pas bien.

[01:04:54] Alors, quand tu vas en forêt, tu glisses généralement entre les branches et les secouristes ne te voient pas. C'est pour ça que les forêts de feuillus sont super pour tester et pour voler en Akku. Ça, il faut le garder en tête. On voit toujours l'aile rester coincée dedans, elle reste généralement bloquée dans la cime, et niveau blessures, personne ne sait vraiment s'il s'est blessé gravement en allant dans les arbres. Donc, pour l'eau, on connaît les blessés, mais en forêt, il y en a en fait moins.

[01:05:21] **Lucian Haas:** Cette expérience avec le, pas la chute,

[01:05:26] mais avec l'inflammation, disons, dans l'eau et la dérive à deux degrés Celsius et tout ça, c'était en fait ta situation la plus dangereuse jusqu'à présent ? Non, non, non, c'est bien plus...

[01:05:37] **Benjamin Hörburger:** plus dangereux plus tard. Mais ce genre de truc, on ne s'en rend compte qu'après, à quel point c'était dangereux. C'est ça le bon côté. On ne sait qu'après : « Oh, c'était la merde ». Donc, j'ai eu plusieurs situations dangereuses. Je me suis retrouvé en haut du Monte Baldo, j'ai vu les nuages se refermer en bas et j'étais sûr,

[01:05:56] Oh, alors je sors aussi de la nuée. Mais il y avait beaucoup de vent en haut et en fait, je stagnais sur place, mon GPS n'affichait que la direction. À l'époque, ce n'était pas encore le genre de truc qui enregistrerait ton historique, mais il indiquait, disons, la direction de vol. Il montrait juste où se trouvait l'ouest, non ? Le Garmin, je ne sais plus comment il s'appelait à l'époque. Mais peu importe, en tout cas, c'était comme ça : d'un coup, les nuages s'ouvrent et tu vois sur la radio que tu es haut, donc bien au-dessus de l'altitude du sommet, et puis les nuages s'ouvrent, mais tu ne vois que des rochers là où ils se dissipent. Et là, tu te dis : où est-ce qu'il y a des rochers au Monte Baldo quand on est au-dessus du sommet ? Oui, ça veut dire que j'étais immobile dans le vent, j'étais toujours orienté vers l'ouest, certes,

[01:06:47] mais je n'avais aucune vitesse vers l'avant et je volais quasiment le long du relief, vers le sud en fait, orienté avec mon GPS le nez vers l'ouest et j'ai dérivé jusqu'aux rochers en haut à gauche, là où il y avait les nuages. Autrement dit, j'ai volé quatre kilomètres dans la mauvaise direction et j'étais sûr de voler correctement. Mais ça a pris une éternité, je me disais que ça n'arriverait jamais, quand est-ce que les nuages vont s'ouvrir ? Et là, le pouls est déjà haut, et puis tu te dis, oui, en fait rien ne peut arriver, juste avec le vario tu es au-dessus du sommet, donc d'où tu sors dans la vallée

latérale, mais la montagne va vers le sud,

[01:07:27] À 400 mètres d'altitude, genre, au niveau du Monte Baldo lui-même, la crête et, oui, et puis je suis sorti là sur la crête rocheuse, en dessous de l'altitude du sommet, et j'ai vu : oh, les rochers et les nuages se referment. Et là, j'ai su, OK, j'ai réalisé tout de suite : ah, merde, je n'avance pas, je suis en train de dériver, et là, j'ai mis les gaz à fond. Mais à partir de ce moment-là, j'ai enchaîné les roulades, enfin, j'ai poussé comme un vrai fonceur, et là, j'ai enfin eu de la vitesse vers l'avant.

[01:07:57] et puis je suis sorti au-dessus du lac de Garde à une altitude de dingue et je me suis dit, oh là là, oh là là. C'était justement, euh, à la même période où j'étais avec un haut performeur, euh, pendant cette phase de test pour l'examen DULF, euh, où il m'a bien eu à l'époque. C'était l'un des vols où le pilote de compétition cool, le jeune gars, il dit : « Tu sais quoi, bien sûr que je vole encore, ouais, c'est comme ça que ça se passe avec le vol en nuages. Vlan, et tu es parti. »

[01:08:27] Là, tu es foutu. Oui, il y a déjà eu plusieurs trucs dangereux, mais c'était notamment chez Swing, c'était assez drôle avec le sable blanc et, euh, puis plus tard au sol, les tests au-dessus de la prairie, je me suis dit que les ailes les plus dangereuses sont toujours celles qu'on n'attend pas pendant les tests. Et souvent, il y a des trucs dangereux dont on ne réalise qu'après, euh, à quel point ça peut être serré. Donc, genre, euh, tu testes un tandem qui spirale à plus de 30 mètres par seconde, on ne peut même pas se l'imaginer en tant que normal, mais il y a des tandems qui peuvent vraiment mettre les gaz. Et ils mettent tellement les gaz que tu ne le sais même pas, ce qui veut dire qu'on ne peut plus les dévier. Il faut les deux mains à l'extérieur pour tirer pour qu'ils se dévient.

[01:09:12] Alors, beaucoup de pilotes de test disent : « Ah, non, ils n'ont jamais vraiment testé de tandems. » Enfin, on a eu ça, non ? Et puis on a spirale, et le truc s'est stabilisé, on est partis direct en centrifugeuse, super couple, la force monte, tu commences à avoir des étoiles devant les yeux, et tu veux dévier parce que tu te dis « stable », et là tu tires sur le frein, mais tu n'arrives pas à tirer parce que la force est trop forte. Et là tu te dis : « Ah, ouais, mais qu'est-ce que tu fais alors ? » Ben, c'est simple. Tu essaies de tirer avec les deux mains. Et si ça ne marche pas, alors tu dois espérer atteindre le parachute de secours. Et tu joues avec ta main qui tient le truc, et tu te penches d'un côté en essayant de tirer sur ce frein avec la deuxième main, alors que tu n'arrives presque plus à lever la deuxième main.

[01:09:58] Et là, tu sais à quel point la force est énorme. Et devant, il y a quelqu'un assis à l'intérieur qui espère et qui pense que tu sais ce que tu fais. C'était une fois, je crois que c'était Thorsten, le Thorsten Siegel, qui était avec moi. Pour lui, la seule chose dangereuse, c'était quand la aile penchait vers les fermetures à cliquet, et là, il faut que les deux personnes actionnent la fermeture. Mais, purée, la aile a dévié, sinon on ne serait plus assis ici. Et, euh, et puis la aile a penché vers les fermetures à cliquet, et il a dû mettre la B en tension en tant que passager. Donc, il s'est avancé devant, il a pris la B, et il a tiré pour qu'on obtienne la taille de la fermeture. Elles étaient toujours trop petites. Et moi j'ai pris la A, et on a fait un, deux, trois, et on a tiré, et là la aile est devenue bien grande, et j'ai lâché la A, et normalement tu as le temps. Elle tombe d'abord dedans, et puis elle commence à glisser depuis le milieu, et tu peux quasiment lâcher trois barres, non ?

[01:10:46] Prendre ton téléphone. Mais là, c'était comme ça. La fermeture est bien rentrée, et juste après être entrée, elle s'est rouverte à une vitesse doublée. Et là, le Thorsten n'avait ses mains que sur les B, et tu sais, avec le tandem, les verrous de suspentes sont énormes. Ouais, et les verrous de suspentes lui ont quasiment écrasé les doigts, et son annulaire, je crois, s'est cassé ou quelque chose comme ça. Ou alors il a eu une capsule qui a craqué, une connerie de ce genre. Enfin, dans tous les cas, il s'est plaint comme un bechette après. Et qu'est-ce qui était hautement dangereux ? Bah, quand on fait des tests, il y a toujours des trucs hautement dangereux, mais maintenant, tu as de l'expérience, mon vieux, quand tu as fait des dizaines de milliers de fermetures, et moi, professionnellement, je n'ai jamais fait autre chose que pâtissier et maintenant test pilote.

[01:11:32] **Lucian Haas:** Quand on parle de la vie de test pilote, quelles sont, dirais-tu, tes forces en tant que test pilote en ce moment ? Qu'est-ce que tu fais particulièrement bien ? Puh,

[01:11:43] **Benjamin Hörburger:** euh, merci maman et papa, tout simplement, euh, en peu de temps, à cause de mon poids, peu de poids, j'ai dû voler des ailes anciennes de toutes les générations jusqu'à l'état actuel, non ? Donc, de l'année

de fabrication 87 jusqu'à, euh, l'année 2000, j'ai volé toutes les ailes là-bas en, disons, six ans, sept ans, non ? Ouh, euh, et, euh, et ainsi, en tant qu'enfant, tu stockes certaines sensations qui, qui, qui, donc aussi,

[01:12:21] il faut comparer, je dois le faire continuellement, je dois comparer, c'est-à-dire que si vous réglez un frein, je dois immédiatement tester l'autre frein dans les mêmes conditions, sinon je ne peux pas vous dire si c'est mieux ou moins bien. Et avant, c'était comme ça, on avait ces parcours là, et grâce à l'école de pilotage, et parce que j'étais obligé d'être sur la pente d'entraînement, j'ai toujours pu voir à l'époque quels étaient les problèmes des gens là-bas et des produits, on voyait quels produits étaient bons, lesquels ne l'étaient pas, et ce qui était différent chez eux. Je me suis toujours plongé dans la matière, et je pense que c'est le point crucial, Hannes dit toujours que chez moi, c'est probablement, il dit toujours, l'ambition, je suis absolument,

[01:13:04] ambitieux et, euh, très orienté vers le perfectionnisme. Même si je parais totalement chaotique, euh, je suis, dans mon sens professionnel, euh, une quête de l'athlète de haut niveau classique, donc totalement orienté vers les objectifs. Je peux, je peux, euh, je n'ai aucun problème à me donner du mal, ce que montre aussi mon apprentissage de pâtissier. Je sais que cette formation va être nulle et que les horaires de travail seront rudes, mais, euh, j'accepte ça volontiers pour avoir un peu plus de temps libre le soir, même si je reçois en fait beaucoup moins d'argent pour ça. C'était d'ailleurs l'un des jobs les moins bien payés, en fait, et, euh, je pense que c'est ma grande force : je me concentre brutalement sur la masse. Je peux, je connais et je sais bien évaluer quel produit rend quelle masse heureuse et lesquels ne le font pas.

[01:13:53] Et je connais les problématiques, comme par exemple celles que tu as eues avec les suspentes sur le Maestro, sur ces produits High-B où il y a des suspentes non gainées à l'intérieur, où on fait des combinaisons, le principal étant que ce soit aussi fin que possible et avec peu de résistance, mais tout en ayant la plus haute résistance, tu as eu ce problème à l'époque, le tri te semble plus difficile là-dessus, et c'est juste une galère, ou alors, tu jettes l'aile dans un sac et tu fuis.

[01:14:20] mais ces compromis, c'est exactement mon job : je les anticipe et je dis que ça va nous arriver, et on doit alors peser le pour et le contre, si ça en vaut la peine ou pas. Ou pas ? Et là, tu as donné ton feedback à l'époque, et je savais déjà que ce problème allait survenir. Et là, je me suis dit, enfin, tu dois toujours être critique en tant que testeur, donc tu dois expliquer les critères immédiatement et tu ne dois pas être complaisant envers chaque produit et chaque entreprise, dans ce sens-là. Ça veut dire que tu es le critique intégré, tu vois. Exactement, tu es toujours critique, c'est ça. C'est ton boulot. Ne sois pas celui qui, je dis, qui fait le ménage derrière le designer. Sinon, tu vas vite te retrouver au chômage et l'entreprise vendra peu d'aile.

[01:15:08] **Lucian Haas:** Maintenant, tu travailles chez Fiffi. Oui. Et là, vous avez vraiment une échelle allant de A tout en bas, jusqu'à C en haut, avec toutes sortes d'aile. Oui. Comment est-ce que c'est possible ? Est-ce qu'un seul testpilote peut vraiment avoir le ressenti pour des classes d'aile aussi différentes pour pouvoir dire : "ça convient pour celle-ci" ? Parce que, je veux dire, un pilote de classe C va évidemment vouloir ou avoir besoin de quelque chose de totalement différent d'un pilote de classe A. Comment peut-on faire une distinction aussi fine ? Parce que, la plupart du temps, enfin, je connais beaucoup de gens qui disent : "je vole toujours des ailes de classe C", et quand ils passent une fois sur une Low B, ils disent : "c'est quoi cette caisse lente ?" et disent simplement que ça ne leur convient pas, que ça ne leur plaît pas, et tout le reste. Oui, c'est aussi

[01:15:51] **Benjamin Hörburger:** c'est déjà une question de psychologie, bien sûr, non ? Mais comment, comment

[01:15:54] **Lucian Haas:** Tu dois pouvoir te préparer à te dire : d'accord, là j'ai le mindset d'un pilote de classe B et je vais tester ça maintenant.

[01:16:00] **Benjamin Hörburger:** Tu dois te tourner vers la masse. C'est très, très important. Mais quelle masse ? Déjà, tu fais ton goût principal, tu dois... enfin, je n'ai pas de, comment dire, ce serait malin si je disais que je n'ai pas de goût, ma femme est très jolie, mais, haha, mais, mais, en fait, je suis neutre sur le plan du goût et c'est probablement là le point. Et j'ai signé un contrat chez Swing à l'époque, disant que j'étais, euh, prêt à mettre fin immédiatement à ma carrière de compétition naissante. Autrement dit, euh, me sacrifier exclusivement pour le développement et, euh, tous les pilotes d'essai, peu importe leur nom, ont toujours fait autre chose à côté.

[01:16:47] et je n'ai jamais fait ça, j'étais toujours professionnel, dès mes 18 ans, j'étais test pilote à plein temps et, à cause de ça, c'était souvent... enfin, mon parcours et mon poste chez Swing, Michael Hartmann était mon chef, mon supérieur direct dans la pratique, et Michael Hartmann était, ou est, j'ai encore communiqué avec lui il y a quelque temps, dommage en fait, c'était en tout cas un maître incroyable, pas dans le sens du travail en soi, avec le climat social, mais il t'a forgé. Celui qui, lors de ces candidatures, ce que je ne savais pas, il y avait quatre autres à l'époque aussi comme test pilotes, et ils ont tous échoué parce qu'ils,

[01:17:33] ...ne pas se faire, euh, maltraiter, c'est-à-dire, vivre juste pour ça, et pour moi, il n'y avait que le pilotage. Je ne connais pas les fêtes de famille, sortir, le cercle d'amis, j'ai été élevé, enfin, pendant les vacances d'été, sans avoir de lien avec, euh, la maison. Donc, pour moi, ce n'était pas un problème de voyager après la météo et ainsi découvrir différentes écoles de pilotage dans le monde entier. Ça veut dire que si tu es un super pilote dans ta région et un pilote génial et que tout le monde à la Wasserkuppe, par exemple, je dis, de ce coin-là tu viens à l'origine ou tu y habites encore ?

[01:18:06] **Lucian Haas:** Non, je n'ai pas appris à la Wasserkuppe. Au début, ils proposaient des cours, c'était la raison, et ils avaient écrit sur leur site internet qu'ils pouvaient proposer des zones d'entraînement dans toutes les directions du vent. Je me suis dit : "Ça marche, je veux vraiment apprendre à piloter cette semaine ou au moins commencer". C'était la raison, j'habite moi-même à Bonn, donc je suis allé jusqu'à la Wasserkuppe, à 200 ou 250 kilomètres, je ne sais plus exactement.

[01:18:30] **Benjamin Hörburger:** Oui, oui, exactement, et maintenant imagine, pour ma part, enfin, à Bonn il n'y a pas de vraies montagnes proches, Cologne, Bonn,

[01:18:42] **Lucian Haas:** Des petits monts d'entraînement, mais on peut aussi y voler.

[01:18:44] **Benjamin Hörburger:** Non, non, les petites collines sont les plus amusantes en ce moment, se faufiler et faire des virages, c'est toujours sympa. Ça veut dire que la plus grande paroi rocheuse n'est pas forcément le vol le plus cher, ce n'est pas vrai du tout, c'est le vol le plus exigeant parce qu'il y a le moins de facteur de sécurité au niveau du terrain. Moi, je préfère me détendre dans des zones où il y a de l'espace, où tu peux juste t'asseoir n'importe où. Donc, en tant que pilote test, on n'est pas courageux de manière téméraire et on apprécie le vol de la même façon, mais si tu vis sur une pente d'entraînement, sur ta montagne locale, et que tu y es le meilleur, tu ne deviendras jamais un bon pilote test, même pas un peu, parce que tu n'as aucune idée de comment fonctionnent toutes les écoles de vol et des différents goûts de terrains qui plaisent aux gens. Enfin, par exemple, on descend en Italie, tout le monde connaît Bassano, et on s'étonne de voir arriver un haut de gamme, le type a à peine, il a vraiment à peine réussi à décoller, ça avait l'air très impressionnant, mais ensuite à l'atterrissage, après 5 heures il atterrit à côté de toi et il enlève son casque et tu te rends compte que le type a déjà plus de 60 ans et qu'il pilote un haut de gamme. Enfin, ils sont plutôt branchés haut de gamme, mais pas pour la performance en soi, mais pour la performance psychologique après l'optique, ça doit être une voiture basse, une voiture basse en quelque sorte, avec des pneus larges et ça doit avoir l'air sportif, même si on ne tire absolument pas cette performance en vol, sauf des camarades comme il y en avait autrefois, Luca Donini et consorts et Maurizio Bordigal et ainsi de suite, qui déjà,

[01:20:21] mais sinon, ils aiment les ailes à profil tendu et à l'époque, là, je ne peux dire qu'une chose, on fait des vols comparatifs et des vols d'essai très précis, on collecte des données et on établit des références dans quelles conditions, donc,

[01:20:36] l'aile fonctionne mieux et, par exemple, c'était très intéressant, c'est au moment où, au printemps, l'Astral 6 est sorti, on avait le Mistral 6, donc un 1 ou 2, et puis est arrivé l'Astral 6 en taille 2 et l'Astral 6 a

[01:20:56] une extension de dingue, je ne sais plus, enfin, aucune idée, quelque chose au-dessus de 6 ou un truc du genre, mais en tout cas, c'était comme ça que l'aile avait un rendu visuel incroyable, le nouveau design venait de sortir avec les nouveaux tissus de Domenico, les nouvelles couleurs, une séance photo de dingue, puis dans les Dolomites et tout le reste, et les Italiens ont dit : « Quel truc de dingue, il a vraiment de la performance ! » alors que l'Astral 5 était plutôt massif et très solide et simple, parce qu'il donnait l'impression d'être massif, les gens se sont dit qu'il avait moins de performance. Pour faire des vols de performance, des vols de données, il faut des pilotes testeurs, je dirais que dehors,

presque chaque moniteur est un pilote testeur, parce qu'ils évaluent immédiatement ton produit en un ou deux vols, alors que tu as passé genre un semestre dessus en tant que pilote professionnel. Mais c'est exactement ça, le premier moment doit convaincre, et comment le premier moment convainc ?

[01:21:59] si je veux qu'un Italien achète une aile comme celle-là, je vais faire une aile avec une grande allongée, ils sont branchés sur l'allongée, les Français aussi, et je vais plutôt faire une aile de classe C, parce que c'est surtout la classe C qu'ils adorent, ou à l'époque la classe deux, et alors les Italiens ont dit à quel point elle est bien et à quel point cet Astral est génial, cet Astral 6, et pour les vols de performance, on a besoin d'environ 25 à 30 vols minimum pour savoir approximativement,

[01:22:32] savoir approximativement à quel point l'aile est performante. Si on le savait immédiatement à chaque fois, on pourrait construire tout de suite une aile de haute performance qui dominerait la Coupe du Monde et que tout le monde piloterait. Ce n'est pas sans raison que Chrigel Maurer a été seul en tête de la Coupe du Monde pendant cinq ans ; il n'a certes jamais prétendu au titre de champion du monde, mais il était au moins seul devant. Pourquoi ? Il possédait une aile qui, en air mort, lors des comparaisons, n'était pas bonne. Il avait cette High Arc à l'époque, mais ce que l'aile était capable de faire, Chrigel l'a gardé pour lui, en disant que l'aile était incroyablement difficile à piloter. C'était déjà son premier argument marketing, c'était très intelligent tactiquement. Il n'était pas le meilleur pilote à cette époque, pas du tout, même s'il gagnait et dominait.

[01:23:22] Alors, après le résultat, oui, mais au niveau du niveau technique, non, parce qu'avant, il a volé directement avec l'UP et avec l'UP Taga, il n'a pas vraiment pu briller. Mais avec cette aile, il a soudainement brillé de façon incroyable. L'histoire, c'est que Kari Eisenhut a trouvé l'aile nulle, l'a jetée dans un coin, en disant : « Ah, tu vas revenir à AdWords, alors tu vas voler avec ce sac poubelle, cette aile d'essai ». Alors il a volé cette aile d'essai, puis il a repris cette aile et a soudainement réalisé, il s'était mis à faire des mouvements de split-brake, qu'il se comporte mieux normalement, en s'appuyant quasi sur l'aile extérieure, c'était tout du n'importe quoi, c'était du jeu, on n'en a pas besoin, mais il l'a fait brièvement et tout le monde s'est dit : « Quelle merveilleuse aile, et quel pilote, seul ce pilote peut piloter cette aile ». Non, le High Arc a rendu l'aile plus stable, plus simple, les fermetures étaient préférées,

[01:24:09] ça lui a permis de voler plus facilement dans certaines conditions, c'est pourquoi il a pu voler nettement plus vite que les autres dans des conditions difficiles, parce que le High Arc le stabilisait. Et là, vient le truc : il y avait un profil dedans qui n'était peut-être pas si orienté performance et si instable, je vais dire, mais l'aile se comportait incroyablement bien dans l'air turbulent. Et là, il est parti vers le virage, tout le monde est parti vers le virage, maintenant il était le premier au virage et encore beaucoup plus haut, et puis l'aile, qu'est-ce qu'il a fait en Coupe du Monde ? À un moment donné, il était nettement plus haut quand il arrivait au virage, et là il a fait son petit jeu, il a attendu le groupe, c'était de la tactique, donc il a pu faire des tours, il a senti que thermiquement ça allait bien, il a fait des cercles au premier virage et a attendu que les premiers reviennent. Oui, pourquoi ? Parce qu'il savait que les autres pilotes n'étaient pas moins bons tactiquement,

[01:24:57] mais plutôt même mieux, parce qu'ils avaient plus d'expérience à l'époque, comme Luca Donini. En fait, il doit juste voler avec eux, ça veut dire qu'il ne doit pas s'éloigner maintenant, il peut toujours prendre de l'avance avant le virage, mais il doit attendre qu'ils arrivent. Il a toujours juste copié la tactique, en gros, des bons. Donc, il attendait toujours qu'ils arrivent, il regardait et il volait simplement avec la tactique des autres, mais avec une aile bien plus performante et plus forte, et il n'était meilleur qu'en air turbulent ; en air calme, l'aile ne faisait pas un mètre de mieux. Et jusqu'à ce que ce Raushaschen prouve que cette aile est aussi meilleure en air turbulent et qu'elle semble plus stable, ça prendra une éternité. C'est pour ça, et puis est arrivé le magazine Thermik, non, pas Thermik, comment ça s'appelait à l'époque ?

[01:25:42] C'est un mélange et ça s'appelle Thermik, mais à l'époque, il y avait encore quelques sous-sections, comment ça s'appelait à l'époque, le Gleitschirm-Magazin ?

[01:25:48] **Lucian Haas:** Je pense que c'est le Gleitschirm-Magazin et Fly and Glide, mais tu veux probablement parler du Gleitschirm-Magazin.

[01:25:51] **Benjamin Hörburger:** Oui, probablement Gleitschirm-Magazin, ils ont toujours fait des rapports de test et alors ces pseudo-pilotes de test ont donné des données à l'époque et ont indiqué l'Astral avec une finesse et une performance bien plus élevées que le Mistral 6 à ce moment-là. Et le truc, c'est que l'Astral avait plus d'envergure, plus de High-Arc, on a dû beaucoup plus freiner, c'était nul, il n'avait qu'une bonne maniabilité, il était super lent en vitesse finale parce qu'on n'y arrivait pas pour des raisons de sécurité, beaucoup moins d'accélération, et le magazine écrit — je suis désolé pour tous les rédacteurs si je les rabaisse là — mais le magazine écrit, alors que l'aile a nettement moins d'accélération, que l'aile va plus vite, qu'elle avait aussi le profil plus large et plus lent, qu'elle va plus vite, qu'elle se manie mieux.

[01:26:38] et beaucoup plus de performance que même sa catégorie inférieure, ce Mistral 6.

[01:26:46] Eh bien, ça veut dire qu'en fait, on aurait été mieux servis avec le Mistral 6, mais l'Italien, lui, n'achète pas un Mistral 6, il a besoin de cette portance et, purement psychologiquement, il vole mieux avec. Et c'est ça que tu dois reconnaître : ça ne se joue pas toujours sur la performance en soi. Et maintenant, c'est comme ça qu'on fait, on procède différemment : on ne construit plus les ailes en fonction de l'esthétique, mais on sait qu'en fait, tu peux aussi tirer de la performance dans la classe inférieure si tu tournes les bons curseurs et que tu optimises. Par exemple, avec la Symphonia 1, elle a un profil où une air morte est peu spectaculaire, mais quand l'air bouge et que tu voles à mi-gaz, alors elle peut suivre si facilement dans ce mi-gaz, c'est tellement fluide que ça se différencie énormément des autres ailes de classe A. Et ce n'était pas prévu qu'elle doive être directement une aile de classe A à l'époque de la Symphonia, mais c'est juste qu'avec l'expérience sur la façon dont on oriente les ailes selon la géométrie de la ligne, le type de profil et tout ça, on a constaté que purement selon les données, une classe A est possible. Et on l'a testée à l'époque, Maiko et moi.

[01:28:02] Et puis j'ai fini par lancer : « Écoute Hannes, au niveau de la sécurité, c'est une A. » Je suis toujours du genre optimiste chez nous. Par exemple, pour la Scala, tout le monde pensait qu'avec la Scala 2, on visait la D, sauf Hannes. Et moi, pour la certification, j'ai regardé les vidéos et j'ai dit : « Non, ça passe aussi en C. » Ça reste dans la catégorie C. Ce n'est pas parce qu'il a de la portance et qu'il a peut-être un look plus spectaculaire qu'il est dangereux sur la fiche technique. L'aile est très stable. Alors j'ai dit : « Attention, on part sur du C, c'est moi qui décide », et paf, maintenant on a la Scala 2 light 18 et 19 en C, et l'aile a une énorme course d'accélérateur par rapport à ça, par exemple. Mais elle est sûre, et c'est exactement ce que tu dois pouvoir évaluer via l'expérience. Tu dois être capable d'évaluer les ailes et avoir ce ressenti, cette masse, à chaque fois. Pour ça, tu dois par exemple aller à l'école de vol, comme à Wasserkuppe ou Hotspot, et regarder ce qui se passe sur la pente d'entraînement. Pour toi, en tant que pilote test, c'est obligatoire d'aller régulièrement sur des pentes d'entraînement et de décoller et d'atterrir comme un idiot avec peu de vent, même si c'est pas drôle, de toutes les manières possibles, décoller, atterrir, décoller, atterrir, décoller, atterrir, pour simplement avoir le feeling de comment l'aile se comporte là-bas. Et là, tu vas mettre beaucoup plus de temps que le débutant, mais il faut aussi que l'erreur du débutant arrive parfois, là où tu essaies exprès de voir où l'aile montre ses limites.

[01:29:37] Où se situe le faisable ou ce qui ne l'est plus, et c'est là que réside l'art : il faut parfois se mettre dans des situations assez stupides et les répéter souvent pour comprendre ce dont a besoin, par exemple, la Wasserkuppe pour une aile. Parce qu'ils ont besoin de quelque chose qui permet d'acquérir très rapidement une grande expérience avec une sécurité passive maximale. Ça veut dire que l'aile doit signaler immédiatement au client : « Hé, je te porte », par exemple. Mais même si le gars vole plus haut et qu'il ressent l'euphorie — parce que le parapente, c'est de la pure euphorie, personne n'est obligé de voler — alors, à cause de cette euphorie, le client continue naturellement son cours.

[01:30:22] S'il a une aile qui demande plus de compétences et qu'il se prend deux fois la tête au sol le premier jour, il ne va pas passer son brevet, et il faut que tu comprennes ça. À la Wasserkuppe, ils volent avec moins de vent au début et sur des collines basses, et là, il faut un produit qui décolle tout simplement, avec une amortissement de roulis total, qui ne commence pas à rouler, parce que là, on ne parle pas de maniabilité. Et même s'il arrive en finale sur la pente d'exercice avec 50 % sur le frein et qu'il appuie encore une fois, ce serait bien que l'aile absorbe à nouveau l'énergie malgré tout. Et les concepts, enfin, tu peux tourner des petites vis et l'aile change immédiatement. Et il ne faut pas oublier une chose, maintenant je ne suis pas le designer, je suis juste le testpilote.

[01:31:06] Mais si le langage entre le concepteur et le pilote test est à peu près le même et que les deux apportent un bagage d'expérience maximal, alors tu as la chance de construire des trucs de dingue, donc la chance est énorme. Et c'est ça qui est difficile : un super concepteur peut certainement mettre sur le marché un ou deux produits, à peu près, sans pilote test, avec son expérience, mais il ne s'améliorera plus parce qu'il lui manquera l'expérience pratique ; il devra se contenter d'écouter les retours et ça prendra du temps, il ne pourra pas sortir de séries comme nous le faisons actuellement, par exemple. Mais c'est comme si le concepteur ne pouvait rien sans le pilote test et que le pilote test ne pouvait rien sans le concepteur. Le pilote test peut s'acheter un Kleiderblink et pourrait tout à fait, je l'ai aussi essayé et fait pendant un certain temps, sortir un parapente via un tel programme avec ses valeurs d'expérience, mais à un moment donné, tu atteignes immédiatement les limites où tu sens simplement que tu n'es pas un professionnel, que tu n'es juste que ce cuisinier amateur quand il s'agit de dire : je dois concevoir.

[01:32:08] Et c'est la même chose pour Hannes, quand il s'agit de tester, il n'est qu'un cuisinier amateur. Il ne sait pas comment servir un bon repas rapidement à une foule, il peut juste préparer un plat unique une fois, mais il ne pourra pas gérer une masse de gens parce qu'il n'a pas appris ces processus. Et oui, il faut savoir faire ça. Si tu sais le faire, alors tu as tout gagné.

[01:32:31] **Lucian Haas:** Tu as accumulé tellement d'années d'expérience en tant que testeur. Au fil des ans, la manière de concevoir les parapentes a aussi évolué. Aujourd'hui, il y a beaucoup plus de simulations préalables et les ailes sortent en fait beaucoup plus proprement, disons, directement de l'ordinateur. Est-ce que le métier de testeur est devenu plus facile pour toi à cause de ça ?

[01:32:52] **Benjamin Hörburger:** Non, tout le contraire. Le job est devenu plus pourri, en fait. Tu trouves que c'est plus difficile maintenant. Avant, c'était comme ça : pour le testpilote, il ne s'agissait pas tant de la performance ou de la perfection de l'aile. Si on regardait les ailes avant, elles arrivaient sur le marché avec plein de défauts.

[01:33:14] Et le testpilote s'est senti soulagé avec le vol en fermeture, parce qu'il utilise plusieurs suspentes, plusieurs suspentes. Grâce à ça, il peut être mieux incliné et mieux amené dans les zones de manœuvre. Et à l'époque, il ne s'agissait que de savoir si, par exemple, chez Astral, il n'y avait pas beaucoup de comparaison de performance pour la masse. Maintenant, tu ne peux plus faire ça. Maintenant, le truc doit aussi être meilleur. C'est sa propre motivation. À l'époque, tu l'as fait uniquement pour l'aspect visuel, il t'a balancé ses ailes esthétiques et tu as ensuite regardé si c'était aussi correct techniquement et si ça se pilotait bien. La signature du testpilote, on la reconnaît à la maniabilité. C'est-à-dire comment l'aile réagit dans la thermique, c'est là que le testpilote accorde une importance maximale à la sensation de pilotage.

[01:34:02] C'est toujours le test-pilote qui donne le ressenti de l'aile. Autrement dit, le concepteur peut construire une super aile, mais c'est le test-pilote qui définit et donne le feedback sur la façon dont l'aile doit se comporter. Et le concepteur essaie ensuite de mettre ça en œuvre. Avant, c'était le cas où l'aile était juste nulle à se mettre en bouche et alors le test-pilote raccourcissait un peu la B pour avoir plus de tension, pour que les plis AB disparaissent et tout ça, et il la recousait. Le test-pilote, c'est un métier. Ça veut dire que tu ne fais pas que voler, tu dois aussi oser aller à la machine à coudre pour modifier, mettre plus de tension dans l'aile arrière, recoudre l'aile arrière, l'aile arrière était juste repliée, il a fait des coutures, ça ressemblait à des mini-ripestops. Maintenant, on a des mini-ripestops dedans. Et ensuite, tu as regardé pour que ça devienne plus stable et tu as fait des trucs comme ça.

[01:34:50] Tu as tourné beaucoup de vis et tu as vite constaté une amélioration. Donc, ton activité a toujours eu de petits impacts. Maintenant, c'est que le bagage d'expérience que tu as, face à la perfection des parapentes qui sont construits aujourd'hui et très fortement simulés, c'est seulement avec ce bon bagage d'expérience que tu arrives à construire des produits encore meilleurs. Ça veut dire que si tu veux former de nouveaux test-pilotes, tu as énormément de mal à leur transmettre ce bagage d'expérience, parce qu'il est devenu tellement plus vaste. Ça veut dire, comment je crée des plis maintenant, ou que les plis, je ne peux pas juste rajouter des suspentes devant et tirer vers le bas pour voir ce qui en sort. Donc, il faut maintenant agir sur les vis de réglage de manière beaucoup plus ciblée, et c'est en fait là toute la difficulté.

[01:35:38] Alors, maintenant, si tu as une deux lignes, tu ne peux pas simplement raccourcir la B pour obtenir plus de tension et plus de pression sur le voile, parce qu'il n'y a pas de B. Ou plutôt, pas de B dans ce sens-là. Évidemment, il y a une B, elle est sur le voile, en fait. Il faut qu'on fasse une distinction là-dessus. Il y a les deux lignes. Ça veut dire qu'en

bas, on a ensuite une ligne A et une ligne B, et puis il y a soit une deux lignes. La seule deux lignes sur laquelle j'ai personnellement volé, parce qu'avant on pensait toujours que c'était parce qu'il n'y avait qu'une A en haut et une B en bas et à l'arrière, et que ça serait la deux lignes, c'est un pur charabia. Non, les voiles ont toujours autant de lignes. Ça veut dire que les mètres de ligne sont juste économisés et sont ensuite,

[01:36:24] en gros, tu as en haut sur le voile les suspentes A, B, C, D, et elles sont ensuite regroupées et descendues. On essaie juste que ces D, par exemple, qui sont tout en haut et qui servent plutôt de suspentes de soutien pour le voile, comme c'était le cas avant et dans la direction de la tension et l'axe longitudinal du voile, on essaie de regrouper encore moins de suspentes. On les bundle davantage et on essaie d'avoir moins de points d'attache pour les descendre, mais ça a duré assez longtemps, tout le monde parlait du bi-plan. C'était justement l'époque, je dirais, BPHPP, quand le flux de compétition ozone est sorti et, et en fait le seul bi-plan sur lequel j'ai jamais volé, où c'était vraiment un bi-plan, c'était le Korb-Roto de Swing de Thorsten.

[01:37:10] Il n'avait vraiment que deux plans. Il en avait un A et un B, et on les a testés à l'époque au DRV sans les suspentes de pliage, mais je crois qu'avec les suspentes de pliage, il a fini par obtenir l'homologation, parce qu'on ne pouvait pas vraiment bien piloter la chute et ils étaient tout simplement dangereux. Les ailes réflex et les ailes motorisées étaient similaires à piloter. Donc, quand on en construit, on intègre volontiers plus de réflex dans les deux suspentes. Le job est devenu complexe, les ailes sont devenues imprévisibles à un certain degré, donc moins prévisibles lors d'une chute. Elles sont devenues plus sportives en cas de chute. Donc, sur les prototypes, ce sont de petits réglages où tu modifies quelque chose et qui ont parfois un impact énorme, et sur les prototypes, il arrive souvent que nous ayons changé un soupçon de profil sur la Sinfonia. Deux prototypes à l'époque, donc, selon Hannes, c'était minimal.

[01:37:56] Donc, selon ses dires, il n'y avait quasiment aucune différence. En termes de simulation pure, il est un poil meilleur, sinon tout est identique à la version "Einser". C'était son prototype. Et puis, je suis parti voler au lac d'Ossiach. Les autres pilotes d'essai ont testé les autres ailes. Moi, la première chose que j'ai faite, tout simplement, c'est d'avoir accéléré d'un coup avec une aile A, j'ai commencé à faire des clappements, j'ai fait le premier clappement, l'aile s'est gonflée, tu voles derrière le stabilo, il se ferme, tu te tords, il tourne à l'opposé, il part de l'autre côté, l'aile se regonfle, tu voles à nouveau en spirale, tu restes bloqué au-dessus de l'aile, tu tombes juste à côté de l'aile, 400, 500 mètres plus tard, tu maîtrises à nouveau la situation et tu es enfin de nouveau actif, et tu te dis : "Ah oui, c'est comme ça quand on pense qu'on doit tester une aile A". Avec une aile de haute performance, tu sais que ça peut être une bête et tu l'abordes déjà consciemment, tu tâtonnes, et on tombe toujours sur les trucs où on ne pense pas que ça va arriver comme ça, non ?

[01:38:54] Et il n'y avait qu'une infime modification du profil. Ça veut dire que ce petit réglage a déjà eu tellement d'effets que, pour le facteur de sécurité, il faut toujours se rappeler, mec, un bon pilote test ne tombe pas du ciel et n'a pas besoin de beaucoup de sauveteurs, mais le bon, il utilise des astuces, il tâtonne. Donc par exemple, je peux seulement recommander que les gens aillent au cours SIV, non ? Et puis plus tard ils reviennent et pensent, parce qu'ils ont fait trois fermetures dans leur vie et que c'étaient en fait juste des fermetures de type "Pflunzi" — je les appelle comme ça maintenant, parce que la plupart n'ont quasiment pas fait une vraie fermeture réaliste.

[01:39:32] Ils pensent qu'ils peuvent maintenant faire une fermeture n'importe où en hiver ou prendre, venir au Testivell, regarder les vidéos YouTube, puis ils vont au Testivell et se prennent une aile inconnue et font la fermeture au Stubai-Cup en hiver sur un sol gelé. Et là, tu leur dis : vous êtes complètement débiles.

[01:39:50] Alors, vous ne savez probablement pas ce que vous faites, parce que si vous initiez mal la fermeture sur beaucoup d'aile et que vous la tirez trop raide, alors la surface tombe de façon abrupte et profonde, elle s'accroche à cause de ces grandes fourches qu'ils ont souvent, entre A1 et A2, elle s'accroche, peut passer en boucle et là, tu finis en spirale. Ils ont généralement tous une sangle de position, alors ils arrivent en spirale et qu'est-ce qui se passe ? Il faut savoir que le "Retterfraß" a un taux de 50 %. Ça veut dire que si tu lances ton déporté en spirale ou dans le mouvement de déport, là, ça passe automatiquement dans ce mouvement de déport, alors la chance que le déport s'ouvre est maximale de 50 % parce qu'il est avalé par l'aile.

[01:40:35] Alors, est-ce que vous êtes conscients là-bas, on y pense parfois, de ce que vous vous faites subir, parce que là, tu te prends le sol gelé dans la spirale devant 100 000 personnes, où tout le monde se bat pour pouvoir faire un test de vol, parce que tu as déjà un pied en prison si tu fais un truc comme le Stubai Cup ou comme ça a toujours été à Kössen,

et là ils essaient de voler dans la fermeture, où tu ne peux même pas porter de jugement après, parce que ce sont des fermetures irréalistes, enfin les sangles doivent être tirées de manière abrupte, vraiment tirées, pour qu'elles se déploient vraiment comme si la pression venait d'en haut, que la masse de la voile parte et pas toi qui tires, qu'une fermeture est une fermeture. Ils poussent d'une manière ou d'une autre le bord d'attaque et s'ils dirigent mal, ils se disent : "Wow, sans accélération, c'est si inoffensif", puis ils se font avoir par le gaz et ils ne tirent pas, ils essaient de tirer la fermeture exactement de la même manière ou plus vers l'extérieur, mais ils tirent simplement

[01:41:27] et ils font ça, puis ils jettent un parachute de secours et il se fait avaler par l'aile, et ça pompe tout. Enfin, il y a assez de vidéos YouTube qui circulent maintenant où on voit à quoi ça peut ressembler parfois pour les pilotes de catégorie A et à quel point ça peut être serré. C'est pourquoi les pilotes de test ont toujours deux parachutes de secours, et ils font toujours ça avec le cul, même quand ils font des trucs simples, et les pilotes de catégorie A ont aussi toujours deux parachutes de secours. Donc s'il vous plaît, tout le monde là-bas, prenez simplement deux parachutes de secours, ça a du sens, même si on ne fait que s'entraîner à mettre les oreilles avec un accélérateur et à faire des rollendings, ce qu'on fait rarement quand il fait chaud.

[01:41:57] **Lucian Haas:** Benni, on discute depuis une éternité là. On pourrait probablement encore discuter deux heures comme ça. Allons au but. Qu'est-ce qu'on doit encore demander ? Il y a une question qui m'intéresse encore : maintenant qu'on a parlé des tests et des biplaces et tout ça, j'aimerais avoir ton avis. Il y a ces biplaces de classe C et il y a la discussion dans la scène sur les conséquences que ça va avoir. Est-ce que ça pourrait être plus dangereux pour la scène, pour la masse de pilotes au total ? Oui, comment évalues-tu cette évolution ? Est-ce que les biplaces sont intrinsèquement plus dangereuses et est-ce que certains pilotes de classe C vont peut-être s'en surestimer ? Ou est-ce que c'est quelque chose pour lequel tu dis non, en fait ces ailes, si elles sont bien construites, sont tout aussi sûres que les autres et que les pilotes de classe C s'en sortiront ?

[01:42:45] **Benjamin Hörburger:** Oui, là on est dans le raisonnement par tiroirs. Ça veut dire qu'une Symphonie A2, on peut s'en servir pour la formation, par exemple, prenons ça comme sujet, on peut s'en servir pour la formation, mais je ne pense pas que la Symphonie A2

[01:43:03] un parapente d'école correct. Enfin, correct dans le sens où il ne serait pas mal construit. Non, la sécurité passive de la fermeture et tout ça, quand ça vient de l'extérieur et les commandes, c'est une aile très sûre. Mais elle a aussi de l'énergie et des performances dynamiques, ce qui signifie aussi automatiquement de la dynamique. Et donc, là, on est déjà dans le raisonnement par tiroirs. Ça veut dire que cette aile n'est pas pour les débutants qui volent pour la première fois, plus tard oui, mais là, on ne parle que de la sécurité passive. Pourquoi quelqu'un qui veut plus de sécurité devrait-il, je dis, avoir un tracteur comme parapente ? On peut donc désormais le faire techniquement. Et la même chose se produit maintenant en fait dans cette classe C à deux lignes. Il faut alors faire la distinction, si on va maintenant du côté de l'AV, on voit l'échelle et là il est écrit

[01:43:53] Homologation D. Et on fait tous de la pub avec la classe C. Il faut aussi définir ça tout de suite, parce qu'en Allemagne, il y a encore la norme LTF et seule la norme EN est en C. Donc la norme EN, la norme européenne,

[01:44:08] **Lucian Haas:** a cette C. Elle autorise déjà les doubles lignes et pour la LTF, ce n'est pas encore prévu que si tu utilises des Faltlein sur la fermeture, il puisse y avoir une C en EN alors qu'en LTF il y a automatiquement un D, parce que ce n'est pas encore implémenté en conséquence. Il y a apparemment des projets pour que ce soit fait, mais pour l'instant, ce n'est pas le cas. Mais avant qu'on ne dérive sur la discussion, reparle-moi de la sécurité des aile C et de la pensée en tiroir.

[01:44:39] **Benjamin Hörburger:** Exactement. Et là, on arrive au point crucial. Ça veut dire que,

[01:44:43] just parce que j'ai piloté une voile DHV-2 autrefois, alors que ce qui sont aujourd'hui des voiles B sont, en fait, des voiles C d'avant, c'est-à-dire que les voiles C d'autrefois sont maintenant des voiles High-B. Ce n'est pas tout à fait vrai non plus, elles sont devenues très bonnes en termes de sécurité de décrochage, mais la dynamique reste. Ça veut dire qu'elles semblent plus exigeantes, mais les voiles s'améliorent en termes de sécurité. Les 2-liners actuels, des trucs comme maintenant, je vais citer des produits concurrents comme Zeolite pour les X-Alps, sont des voiles sages en soi. Mais elles volent différemment, comme les voiles C d'autrefois. Donc les 3-liners sont plus honnêtes sur certains points.

Ça veut dire qu'elles décrochent plus tôt, elles te signalent plus tôt quand ça décroche.

[01:45:28] et ils te mettent quasi plus vite en position de Hab-8. Et du coup, le pilote n'ose pas voler aussi vite, parce qu'il joue déjà à : « oh, l'oreille bouge », « oh, sors du gaz et ne me fais rien ». Mais en termes de sécurité de la fermeture, le 3-Liner n'est pas meilleur ou moins bon, sinon il n'aurait pas de manche. Ce sont seulement ces Faltlein qui permettent à cette aile stable de pouvoir se fermer du tout. Et là, il y a juste un problème. On arrive dans une catégorie où les gens font souvent des cours SIV. Et maintenant, s'ils veulent faire un cours SIV avec une telle aile, ils doivent en fait monter des Faltlein. Là, on se pose la question en tant que fabricant : « oui, mais qui va leur monter les Faltlein ? » Parce que monter une aile, c'est déjà pour, disons, 80 % des écoles de check, une surcharge de travail absolue.

[01:46:13] Ils peuvent normalement changer la suspente principale, mais pour mettre une aile en suspentes, ils ne savent pas vraiment le faire. Et maintenant vient le facteur décisif : comment on peut mettre une aile en suspentes correctement.

[01:46:24] Et maintenant, il faut vraiment mieux former les gens. En fait, il faut leur réapprendre, comme pour la Symphonie, que cette aile a une certaine sensation, donc c'est toujours la même aile qu'elle était l'année dernière. C'est juste que la certification a changé sur la liste. Ça veut dire que la classe 1 était déjà une aile de catégorie C en termes de manœuvres, de trajectoires de direction, de spirales, de décrochages et tout le reste, comme le front-stalling. Et là, il n'a pas osé la piloter parce que c'était écrit dessus. Ça va de plus en plus se passer comme ça : il faudra faire plus attention à la description de l'aile, à la manière dont les fabricants indiquent pour qui l'aile est faite. Mais les bi-suspentes ne sont pas plus dangereuses. En fait, au niveau de la portance et de la tendance à la suspension, elles sont plus réactives.

[01:47:14] En termes de trajectoires de commande, ils sont aussi plus sportifs à un certain degré. C'est-à-dire que si l'aile se replie et que tu actionnes le frein, les trajectoires de commande peuvent parfois être moins bonnes parce que l'aile se déforme, se comprime et qu'il y a moins de flux d'air sur le côté ouvert. Mais c'est aussi le grand avantage de tout ça. Ça veut dire que si l'aile se replie et qu'elle te tombe sur le nez, elle absorbe l'énergie parce que soudainement cette planche rigide commence à se déformer et à se comprimer, elle retire aussi de l'énergie. Avec un profil de deux lignes, tu as un profil du genre qui n'est pas axé sur la performance maximale, mais tu as plutôt un profil qui apporte une plus grande stabilité. Ça veut dire que tu as besoin de plus de gonflage pour que l'aile apporte plus de puissance à travers la résistance induite.

[01:48:00] C'est pour ça que c'est le danger avec les deux lignes orientés performance : tu dois toujours les garder bien tendus, ce qui entraîne une tendance à l'envol et où la trajectoire de commande est plutôt un sujet. Ça veut dire que dans la thermique et quand tu accélères, les histoires qui te tombent dessus ne posent pas de problème, elles sont même plus sûres. Donc, quand tu voles en accélération, ils sont nettement plus stables, et ça me rappelle beaucoup les histoires de voiles à moteur. Ça prend beaucoup plus de temps avant qu'ils ne se retournent. Ça pourrait être un inconvénient parce que les pilotes, avec un voile classé C sur le papier, pensent qu'ils peuvent faire les mêmes acrobaties en accélération et que le voile va aussi faire une roulade d'oreille avant. Non, il ne le fait pas. Là, c'est seulement le voile en dessous qui te donne l'impression que l'air serait plus calme. C'est la suite.

[01:48:46] Ils te donnent une sensation plus calme et, grâce à ça, tu voles beaucoup, beaucoup plus vite avec l'aile. Et là, tu voles tranquillement en gaz et tu oses plus donner du gaz dans des conditions rudes. Et c'est peut-être là le problème : avant, avec la trois lignes qui est aussi une C, tu volais plus lentement et si tu prenais un retournement, disons parce que tu volais plus lentement, ta réaction était aussi plus faible, il se pourrait que ça prenne beaucoup plus de temps avant de prendre un retournement avec la deux lignes, mais alors tu as besoin de beaucoup plus d'énergie extérieure et si tu atteins une fois cette énergie extérieure, alors ce gros Klapper qui pourrait se produire, ou qui pourrait théoriquement se produire, ils sont alors beaucoup, beaucoup plus sportifs, tout simplement parce que tu es en mouvement avec plus d'énergie.

[01:49:31] Cela signifie que si tu voles à la même vitesse que avec la trois lignes, tu auras beaucoup moins de Klapper avec la deux lignes et ce sera même plus sûr, mais dès que tu exploites davantage tes sensations et que tu voles plus vite en conditions fortes ou sportives, il faut s'attendre à ce qu'il se passe naturellement plus de choses. Je trouve que c'est super d'un point de vue technique, parce que je suis toujours ouvert aux nouveautés, je suis le genre de type qui dit même que la classe ouverte doit revenir, donc toute cette classe de compétition actuelle, comme le CCC, avec ce genre de trucs, c'est une restriction totale de la classe ouverte. Je trouve que pour le sport de haut niveau, ça veut dire que des

accidents peuvent aussi arriver dans le sport de haut niveau et que les gens doivent s'auto-évaluer, c'est pour ça que je trouve ça, surtout dans la gamme basse, d'où la classification des ailes A et tout ça, où le fabricant met l'accent précisément sur une valeur,

[01:50:18] si on dit que tu veux prendre peu de risques, il faut simplement faire confiance à ton école de vol pour qu'elle te donne un produit avec peu de risques, c'est-à-dire minimiser à nouveau le risque résiduel pour que tu puisses atterrir en toute sécurité avec ton niveau actuel. Le problème, c'est la surestimation de soi des pilotes : avant, avec les modèles haut de gamme, on arrivait à peine à décoller, ils étaient plus difficiles à lancer, et maintenant, c'est tel que les deux lignes actuelles décollent si facilement que n'importe qui, même ceux qui ne sont pas doués techniquement, arrivent à les mettre en l'air, et ça pourrait devenir un facteur de problème. Mais en termes de sécurité, laissons d'abord quelques accidents se produire, je dis ça, malheureusement, et on verra bien si la classification C peut peut-être

[01:51:05] seulement pour les deux lignes de type aile X-Alps, telles qu'elles étaient jusqu'à présent, alors que la D sera peut-être la future classe de compétition, parce qu'on sait que dans la classe CCC, on ne peut utiliser qu'une trajectoire d'accélérateur très limitée, ce qui signifie que les ailes de compétition ne sont pas les plus rapides, mais que les ailes D sont nettement plus rapides. En théorie pure, si tu arrives à construire une aile de performance plus rapide, alors tu peux très certainement construire une aile de compétition en classe D qui décollerait toutes les ailes CCC, c'est possible. Mais ça ne veut pas dire que cette aile serait en fait plus sûre que la CCC pure. Ça veut dire qu'il faut davantage faire attention aux pilotes

[01:51:50] ou aux manuels, pour être honnête, il faut plutôt faire plus attention à la description de la aile par le fabricant et se chercher et se trouver soi-même où on se situe par rapport à ça.

[01:52:00] **Lucian Haas:** appartient. Bon, Benni. Je laisse ça comme mot de la fin. Les gens, regardez davantage ce que les fabricants écrivent, comment ils décrivent leur aile et si vous correspondez globalement à cette description, et regardez moins les catégories de A à D pour savoir ce que c'est exactement. Benni, merci infiniment pour ton récit. J'aurais pu poser encore pas mal de questions, ou alors on devra probablement faire un deuxième épisode à un moment donné. Je ne veux pas poser de questions sur ce qui a déjà été fait, sinon tu vas recommencer tout de suite et je ne pourrai plus te arrêter. Merci d'avoir... Tu

[01:52:34] **Benjamin Hörburger:** Tu es tellement poli. Lucian, tu es vraiment poli. Tu m'as à peine interrompu. Alors, pour ma part, j'ai une sorte de devise.

[01:52:41] **Lucian Haas:** Tu ne m'as pas laissé le temps non plus. Et puis, pour ce qui est des interruptions, parfois, quand on ne coupe pas les gens, c'est seulement là que les histoires vraiment intéressantes arrivent. Sinon, on coupe toujours juste avant qu'ils arrivent à lâcher le vrai scoop, grosso modo. Donc merci pour ton récit, pour la façon dont tu l'as fait, même avec tous ces détails et ces digressions où tu t'es perdu. J'ai eu un autre invité dans le podcast, Peter Renner, qui disait de lui-même qu'il était un grand bavard. Par contre, je crois que j'ai fini avec lui après 35 minutes, parce qu'il parlait si vite qu'il a déballé tout ce qu'il avait à dire en un rien de temps. Toi, tu as peut-être aussi un peu bavardé, mais tu as fait des nuages de vapeur bien plus gros. C'était un plaisir de t'écouter et merci beaucoup pour ça.

[01:53:27] **Benjamin Hörburger:** Oui, s'il te plaît, Lucian Haas m'a aussi fait plaisir. C'était une fête, comme toujours. OK. Ah oui, exactement, c'est ce que je voulais dire. Chez moi, il y a toujours ce dicton, Hannes me dit toujours : s'il te plaît, ne parle pas d'œufs durs. On sait qu'après six minutes, l'œuf est pratiquement dur. C'est toujours notre limite de temps. On regarde en fait toujours ta montre, six minutes, et là, ça doit être fini et le contenu doit être là. Ou plus ou moins, on ne peut jamais nous demander l'heure chez nous, parce que dans notre famille, on aime bien expliquer le mécanisme de l'horloge.

[01:54:01] **Lucian Haas:** Ok. Si je fais un autre épisode avec toi, je mettrai un sablier à côté et toujours six minutes, je ferai un "brrrr" et là on saura que c'est au prochain sujet, peu importe où on en est. Si tu m'avais donné le tuyau avant, on aurait réussi à gérer ça.

[01:54:16] **Benjamin Hörburger:** Non, tout le monde a le droit de se faire avoir une fois, le numéro, on se reverra une deuxième fois dans ce cas.

[01:54:22] **Lucian Haas:** Benni, merci encore et à la prochaine fois. En

[01:54:26] **Benjamin Hörburger:** à ce propos, Lucian, merci,

[01:54:28] **Lucian Haas:** Salut.

[01:54:32] C'était l'épisode 105 de Podz-Glitz, "Rêves d'enfance" avec Benjamin Hörburger. Comme toujours, vous trouverez des liens complémentaires dans les notes de l'épisode sur le blog de parapente Lu-Glitz. Je m'appelle Lucian Haas. Je suis le producteur de Podz-Glitz et le rédacteur en chef de Lu-Glitz. Faites-vous partie de ceux qui soutiennent déjà mon travail sur le podcast et le blog ? Merci. Sinon, je peux encore vous le recommander. Une offre comme Lu-Glitz et Podz-Glitz n'existe pas deux fois dans le milieu du parapente. Contribuez à ce que je puisse continuer à gérer et développer ces deux projets pour votre plaisir. Toutes les informations nécessaires pour devenir contributeur facilement et sans aucun engagement se trouvent sur www.Lu-Glitz.blogspot.com, sur la page "Fördern".

[01:55:18] Lu-Glitz s'écrit Lu-Glitz. En général, ma règle est que chacun donne autant qu'il le juge juste ou ce que telle offre lui semble valoir. Si tu hésites quand même sur le montant du soutien qui serait approprié, je peux te faire une proposition sans engagement. Que dirais-tu d'1 euro par épisode de podcast et de 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glitz ? Même en additionnant sur l'année, c'est toujours moins cher pour toi que les frais d'abonnement d'un magazine classique. D'ailleurs, je suis toujours à la recherche de nouveaux interlocuteurs intéressants avec des histoires dignes d'être entendues issues de l'univers du parapente. As-tu une suggestion ?

[01:56:04] Alors raconte-moi ça et envoie-moi, si possible, les coordonnées tout de suite. De préférence par e-mail à luglitzkontakt@gmail.com. À la prochaine. Ciao.