

Toleranz

Podz-Glidz 111 — Frank Weber

Published	2023-06-23
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-111-toleranz-frank-weber
Duration	00:53:12
Speakers	Frank Weber, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0111-toleranz-frank-weber.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	18 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	15
Show notes	15
Transcript	15
Français	26
Show notes	26
Transcript	26

Deutsch

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

Show notes

Frank Weber setzt sich für Piloten mit verschiedenen Handicaps ein: Auch Randgruppen haben ein Recht auf ihren Traum vom Fliegen.

Es gibt Gleitschirmflieger, die bringen so viel Gewicht auf die Waage, dass sie es schwer haben, überhaupt eine passende Ausrüstung zu finden. Andere sind aus weiteren Gründen nicht mehr so sportlich unterwegs. Sei es das Alter oder ein körperliches Handicap.

Sie alle lieben das Fliegen, doch in der Fliegercommunity stehen sie häufig eher am Rand und werden zuweilen sogar offen belächelt.

Frank Weber kennt so etwas aus eigener Erfahrung nur zu gut. Er hat eine ausgeprägte Adipositas und erlebt damit auch als Gleitschirmflieger immer wieder eine gewisse Form der Diskriminierung – zum Beispiel in Form von vordergründig gut gemeinten, aber letztendlich doch abwertenden Kommentaren.

Davon lässt sich Frank aber nicht abhalten.

In dieser Podz-Glitz Episode 111 bricht er mutig eine Lanze für all jene Pilotinnen und Piloten, die sich wegen körperlicher Einschränkungen zuweilen ausgegrenzt fühlen. Er plädiert für mehr Toleranz für Randgruppen in der Szene.

Frank Webers Wunsch: Wir alle sollten nicht nur das höher-schneller-weiter anerkennen und feiern, sondern gerade auch, wenn jemand im jeweiligen Rahmen seiner Möglichkeiten alles tut, um seinen Traum vom Fliegen zu verwirklichen.

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: Snowfall | Künstler: Scott Buckley

Released under CC-BY 4.0. www.scottbuckley.com.au

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/06/podz-glitz-111-toleranz.html>

Transcript

[00:00:08] **Frank Weber:** Ich würde mir halt wünschen, dass man in der Szene stärker auch mal den Fokus auf diejenigen richtet, die trotzdem fliegen. Also trotzdem, obwohl sie sehr alt sind, trotzdem, obwohl sie Übergewicht haben, trotzdem, obwohl sie vielleicht nicht vernünftig laufen können oder ähnliches. Am Endeffekt ist es natürlich so, dass die Leute erst mal sich das angucken und dann gibt es eine Diskussion, wo es tatsächlich Menschen gibt, die sagen, ja, warum fliegt so einer noch, das ist doch gefährlich. Der möchte einfach fliegen und versucht, sein Handicap auszugleichen. Und wenn das auch manchmal nicht so schick aussieht, solange es sicher ist, sollte man doch sich darüber freuen, dass es nicht nur Supersportlern gelingt, so ein wunderbares Hobby zu haben.

[00:01:13] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast.

[00:01:17] **Frank Weber:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:22] **Lucian Haas:** Heute mit Frank Weber und ich bin Lucian Haas. Es

[00:01:31] gibt Gleitschirmflieger, die bringen so viel Gewicht auf die Waage, dass sie es schwer haben, überhaupt eine passende Ausrüstung zu finden. Andere sind aus weiteren Gründen nicht mehr so sportlich unterwegs, sei es das Alter oder ein körperliches Handicap. Sie alle lieben das Fliegen. Doch in der Flieger-Community stehen sie häufig eher am Rand und werden zuweilen sogar offen belächelt.

[00:01:58] Frank Weber kennt so etwas aus eigener Erfahrung nur zu gut. Er hat eine ausgeprägte Adipositas und erlebt damit auch als Gleitschirmflieger immer wieder eine gewisse Form der Diskriminierung. Zum Beispiel in Form von vordergründig gut gemeinten, aber letztendlich doch abwertenden Kommentaren. Davon lässt sich Frank aber nicht abhalten. In dieser Podz-Glitz-Episode 111 bricht er mutig eine Lanze für all jene Pilotinnen und Piloten, die sich wegen körperlicher Einschränkungen zuweilen ausgegrenzt fühlen. Er plädiert für mehr Toleranz für Randgruppen in der Szene. Frank Webers Wunsch, wir alle sollten nicht nur das höher, schneller, weiter anerkennen und feiern, sondern gerade auch, wenn jemand im jeweiligen Rahmen seiner Möglichkeiten alles tut, um seinen Traum vom Fliegen zu verwirklichen.

[00:02:52] Wenn dir Podz-Glitz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer. Wie das ganz einfach geht, das erfährst du auf dem zugehörigen Kanal der Podz-Glitz-Episode 111. Und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:13] Frank, es heißt immer, große Schirme haben eine bessere Leistung. Fühlst du dich mit deinem Schirm im Vorteil?

[00:03:21] **Frank Weber:** Naja, die Frage ist ja immer, gibt es überhaupt Schirme, die in der Klasse oder in der Gewichtsklasse, wie ich sie fliegen muss, dann tatsächlich noch zu Hause sind und welche gibt es da noch? Also im Vorteil fühle ich mich, würde ich mal sagen, nicht. Weil es ist ja immer die Frage, in welchem Gewichtsbereich des Schirmes bewegt man sich. Und dann ist er groß oder eher klein. Was fliegst du aktuell für einen Schirm? Ich habe einen Gin Evora derzeit und habe parallel noch einen Emotion 3, je nachdem, in welcher Gewichtsklasse ich mich gerade bewege.

[00:03:57] **Lucian Haas:** Und bis wie viel Kilo gehen die so? Also bis was dürften die belastet werden?

[00:04:02] **Frank Weber:** 135 Kilo beim Evora und 145 Kilo beim Podz-Glitz. Und auf

[00:04:10] **Lucian Haas:** welches Gewicht kommst du mit deiner gesamten Ausrüstung? Also zwischen

[00:04:13] **Frank Weber:** 135 und 145, 150 Kilo. Das ist so. In der Range bewegt sich das ungefähr.

[00:04:24] **Lucian Haas:** Das heißt, wenn du jetzt so einen Evora hast, der 135, dann wärst du jetzt wirklich schon an der Obergrenze oder du fliegst ihn auch manchmal eigentlich überladen?

[00:04:32] **Frank Weber:** Ja, das kann man sagen. Das kommt natürlich vor. Das geht ja allen Gleitschirmpiloten so, dass sie sich irgendwann mal auf eine Waage stellen und ihr Gewicht einschätzen. Und dann ist ja auch die Frage, wie viele halbe Hähnchen auf dem Weg zum Startplatz dann noch dazwischen liegen unter Umständen. Und dass man da natürlich auch, wenn man noch eine Flasche Wasser einpackt oder noch ein bisschen Equipment dabei hat, dass man da oftmals auf Leute trifft, die garantiert nicht im Gewichtsbereich unterwegs sind, in dem sie sich selbst einschätzen würden. Aber bei mir ist das eigentlich immer oben am Schirm. Ja, das ist so.

[00:05:08] **Lucian Haas:** Wie jetzt die meisten Hörer wahrscheinlich sich schon denken, du bist ein etwas korpulenterer Mensch. Wie fühlt man sich als, ich sag jetzt mal frank und frei heraus, als Dicker in der Gleitschirmszene? Naja, es

[00:05:20] **Frank Weber:** ist schon so, dass vieles innerhalb der Gleitschirmszene sehr stark auf Leistung, Spitzenleistung und auf höher, schneller, weiter konditioniert ist. Und man sich manchmal schon ein Stück weit als Randgruppe befindet. Ich bin jetzt nicht derjenige, der sich zum Mobben eignet. Das ist einfach von meinem Wesen her nicht vorgesehen. Aber wenn man ein zarteres Gemüt wäre, könnte man damit schon das ein oder andere Problem haben. Das merkt man natürlich. Es wird oftmals nicht ausgesprochen. Aber wenn man am Startplatz steht, dann gibt es schon Leute, die das beobachten und jetzt darauf warten, was der jetzt da veranstalten will mit seinem Gewicht. Man fällt da schon auf. Man ist da schon ein bisschen der bunte Paradies. Ein Paradiesvogel an vielen Ecken.

[00:06:06] Und ich sag jetzt mal, das Equipment, was am Markt ist, ist halt auch an vielen Stellen nicht besonders geeignet für Menschen, die aus der Norm fallen. Insbesondere was das Gewicht betrifft.

[00:06:19] **Lucian Haas:** Geht das denn so weit, dass du manchmal mitbekommst, auch am Startplatz oder wo auch immer, dass so hinter deinem Rücken gesprochen wird, dass da so Kommentare kommen? Warum hat überhaupt das Fliegen angefangen? Also dass man dir das nicht zutraut oder denkt so, der ist viel am Platz?

[00:06:34] **Frank Weber:** Ja, das gibt es schon. Also wenn ich an den Beginn meiner Gleitschirmkarriere in Anführungszeichen denke, dann ist es natürlich schon so, dass man länger braucht einfach, um Dinge körperlich umzusetzen, als es sportlichere, besser trainiertere und auch dünnere Menschen hinkriegen. Das ist so. Ich hatte, das muss man vielleicht ergänzend nochmal ausführen, ich hatte eine schwere Krankheit und bin am Ergebnis. Und im Ergebnis dann selbst für mich zu dem Ergebnis gekommen, nochmal so eine Bucketlist zu machen. Was möchtest du denn noch machen im Leben? Und eins davon war eben Fliegen. Und ich war fast 15 Jahre mit einer Ärztin verheiratet, die mir, eine Augenärztin, die mir immer gesagt hat, schon dein Augenleiden würde dich davon ausschließen, also meine Sehkraft würde mich davon ausschließen, nochmal ein Flugzeug zu fliegen oder sonst irgendwas.

[00:07:29] Da erinnerte ich mich daran, dass ein Freund von mir, der mir gesagt hat, ich will nicht mehr fliegen. Und der mir vor vielen, vielen Jahren mal sagte, Mensch, so Gleitschirmfliegen ist ideal, weil da brauchst du niemanden. Du kannst das ganz allein machen und setzt dich in einen Lift, fährst nach oben, machst den Gleitschirm auf und fliegst da runter. Das war was, wo ich mich dann irgendwo gesehen habe. Und dann habe ich tatsächlich bei einer großen Flugschule angerufen und habe gefragt, ob es denn möglich ist mit einem, mit einigen Chemotherapien, die ich gerade hinter mir hatte. Und einem starken Übergewicht, was auch ein Stück weit daraus resultiert ist, ob es denn da möglich ist, Gleitschirmfliegen zu lernen. Und man sagte mir am Telefon, wenn du fünf Schritte oder zehn Schritte vorwärts gehen kannst, dann kannst du auch Gleitschirmfliegen.

[00:08:15] Das hat mich sehr motiviert und hat mich dazu geführt, dann tatsächlich einen Einsteigerkurs zu machen. Aber da ist man natürlich beim Grundkurs ganz schnell an einem Punkt angelangt, wo man feststellt, dass man jetzt nicht körperlich dafür so perfekt geeignet ist, wie das andere sind. Also ich habe sehr, sehr lange gebraucht, auch sehr, sehr viele Übungen am Übungshang gemacht, bis ich mich da koordinieren konnte. Weil es halt einfach ein Unterschied ist, ob du einen Übungshang hochläufst und da oben mit 280 Puls stehst und dann noch was koordinieren sollst und ein Gefühl für den Schirm entwickeln sollst. Oder ob du da mal locker hochjoggst und dann den nächsten Versuch unternimmst. Und das ist halt einfach ein Unterschied. Und Körpergefühl ist natürlich auch eine Frage von Konditionen letztendlich und auch von Körpergewicht.

[00:09:08] Und wenn man dann noch dazu bedenkt, dass es im Regelfall alles zu eng ist, was man um sich herum hat, angefangen vom Kurzzeug, dann ist das natürlich nicht ganz so einfach. Ich will es aber nicht aufs Material schieben. Es liegt natürlich auch stark in der Person. Und letztendlich ist am Ende ja jeder seines Gewichtes Schmied sozusagen. Aber es gibt halt viele Faktoren, die man doch nicht so einfach beeinflussen kann. Und deswegen war mir wichtig, auch mal darüber zu sprechen, dass es Menschen gibt, die Sportarten wie Gleitschirmfliegen eben auch mit Handicaps, ob das das Gewicht ist oder andere Einschränkungen sind, machen. Trotzdem Spaß haben und trotzdem in der Szene ernst genommen werden wollen.

[00:09:49] **Lucian Haas:** War eigentlich die Flugschule überhaupt darauf eingestellt, einen Flugschüler mit deinem Gewicht zu betreuen? Oder man leiht sich ja auch erstmal die Ausrüstung aus. Also gab es da überhaupt den passenden Schirm und das passende Kurzzeug für dich? Ja, es ist am Ende

[00:10:03] **Frank Weber:** immer im oberen Bereich gewesen. Die haben das schon. Man kann ja auch kleine Tandems, also es gibt ja auch Leute, die ich kenne, die kleine Tandems fliegen, wenn man dann im Gewicht noch höher kommt, als ich das bin. Gibt es ja auch. Aber das war schon vorhanden. Was nicht vorhanden ist, ist die persönliche Betreuung, die man unter Umständen braucht, wenn man leistungstechnisch aus dem Raster fällt. Und da sind natürlich viele Leute da. Da sind natürlich auch Dinge vorgekommen, dass dir der ein oder andere Fluglehrer dann gesagt hat, du bist eigentlich, das ist überhaupt kein Hobby für dich, gib es doch auf. Du wirst sowieso nie fliegen lernen und du wirst sowieso nie das koordiniert bekommen. Du hast überhaupt kein Körpergefühl, kein Fingerspitzengefühl dafür. Das wird nie was werden bei dir. Mich hat das dazu geführt, dass ich eher verbissener wurde.

[00:10:49] Andere hätte es wahrscheinlich dazu gebracht, aufzuhören.

[00:10:52] **Lucian Haas:** Woher kommt das, dass du so nicht der Verbissene, aber so der Typ bist, der sagt, jetzt erst recht? Das weiß

[00:10:59] **Frank Weber:** Ich nicht, woher das kommt. Ich glaube, das ist so ein bisschen im Charakter verankert. Aber wenn man Dinge hinter sich gebracht hat, wo es um Leben und Tod geht. Also letztendlich, wenn ich jetzt auf meine Krankheit zu sprechen komme, dann entwickelt man vielleicht auch ein anderes Gefühl für Herausforderungen. Aber das ist jetzt nur eine Vermutung. Ich weiß es nicht.

[00:11:22] **Lucian Haas:** Bekommst du denn solche Kommentare auch heute noch manchmal zu hören? Also jetzt nicht von Fluglehrern, sondern dann von Fliegerkollegen? Oder eben vielleicht eher Fremden, die dann sagen so, hm, ist das überhaupt der Sport für dich?

[00:11:34] **Frank Weber:** Es ist halt so, wenn du jetzt, Beispiel, du gehst irgendwo in Annecy vom Parkplatz zum Startplatz. Das fällt vielen leicht, mir fällt es schwer, auch wenn es nur ein kurzer Weg ist, das noch mit Equipment da hochzulaufen. Und da läuft jemand neben dir her und sagt, Mensch, toll, dass du so einen Sport machst und das Hochlaufen, das tut dir gut. Das ist natürlich schon übergriffig, wenn man so will. Wenn man das mal überträgt auf irgendeine andere Situation, auf körperliche Eigenschaften angesprochen werden, möchte eigentlich niemand so wirklich. Und wenn jemand, was weiß ich, hinken würde oder irgendein anderes Handicap hätte, da würde man ja auch nicht sagen, Mensch, das tut dir gut, dass du dein Bein trainierst oder sonst irgendwas. Sondern man würde es tatsächlich schon aus Pietätsgründen eben lassen.

[00:12:22] Und das passiert tatsächlich. Und darüber hinaus ist es so, solange alles super läuft und solange man einen schönen Start hinlegt, ist alles top. Aber sobald du, was allen anderen ja auch passiert, mal einen Startabbruch hast, der vielleicht nicht ganz so elegant aussieht, dann merkst du natürlich schon, dass sich Leute darüber unterhalten, ob du da überhaupt was verloren hättest an dem Startplatz. Das ist einfach so.

[00:12:46] **Lucian Haas:** Wie gehst du dann mit solchen Situationen um? Schluckst du das einfach runter? Blendest du das aus? Oder sprichst du das auch am Startplätzen dann schon mal an?

[00:12:54] **Frank Weber:** Ach, ich habe auch schon zu Leuten gesagt, ich bin übrigens der Interessenvertreter der adipösen Gleitschirmpiloten. Falls ihr irgendeine Frage habt, kann ich euch die gerne beantworten. Ansonsten ist das jetzt kein Thema. Ich habe jetzt tatsächlich nicht irgendwelche Berührungängste mit Leuten. Und mir macht es auch nichts aus, wenn einer sich da mal echauffiert. Das ist ja jetzt auch nicht extrem. Ich treffe auch immer wieder ganz, ganz viele Leute, die mich voll auf Augenhöhe wahrnehmen und mit denen es überhaupt kein Problem ist, auch im Fluglehrerbereich. Und da merkt man zum Beispiel, es ist natürlich auch hilfreich, wenn der ein oder andere einem mal sagt, Mensch, das musst du einfach noch mehr üben oder öfter üben. Anstatt, das ist ja das Gegenteil von dem jetzt ein bisschen, anstatt jetzt immer zu sagen, Mensch, das läuft ja schon toll bei dir, obwohl man weiß, es war ein Start, der eigentlich kurz vorm Unfall war.

[00:13:48] Also das bringt einem halt auch nichts. Am Ende ist es irgendwo die Linie zwischen Fördern und Fordern, die an der Stelle, was einen Flugschulbetrieb betrifft, die richtige Medizin ist. Aber Menschen abzuschreiben, weil sie halt jetzt nicht in die Norm passen, das halte ich halt für unfassbar schwierig.

[00:14:07] **Lucian Haas:** Gibt es denn Dinge, wo du von vorhinein sagst, das ist jetzt nichts für mich, das kann ich nicht, auf das Fliegen bezogen?

[00:14:17] **Frank Weber:** Nein, aber es ist natürlich so, wenn ich jetzt starte, achte ich schon darauf, dass ich ein bisschen Wind habe. Ich würde jetzt nicht unbedingt rückwärts aufziehen bei null Wind und glauben, dass ich hier einen Sprintrekord hinlege mit dem Schirm, sondern ich warte einfach darauf, dass die Konditionen so sind, dass ich weiß, ich kann sicher starten und kann sicher rückwärts aufziehen oder eben mal einen Vorwärtsstart machen. Aber dann habe ich doch schon gerne ein bisschen Wind von vorne, weil das Laufen halt mit einem höheren Gewicht einfach schwieriger ist. A sieht es nicht so elegant aus und es ist auch nicht so safe.

[00:14:53] **Lucian Haas:** Gibt es denn auch Tage, die so Hochdrucktage, null Wind oder ganz wenig Wind, nur wo du sagst, das ist eigentlich kein Flugtag für mich? Also muss man da auch quasi von der Flugmeteorologie ein bisschen umdenken?

[00:15:06] **Frank Weber:** Das weiß ich nicht, ob man von der Meteorologie umdenken muss, aber wenn ich am Startplatz stehe und das Gefühl habe, das wird für mich anstrengend oder das ist nicht safe. Dann will ich da nicht starten und dann fahre ich auch oder laufe dann wieder runter. Das ist jetzt also für mich ist es die bessere Situation, unten zu stehen und sich zu wünschen, man wäre vielleicht doch oben, als umgekehrt oben zu sein und sich zu wünschen, man würde unten stehen. Das ist am Ende so. In der Luft ist das alles ziemlich einfach. Starten und Landen ist halt eine starke Herausforderung für jemand, der weniger Körpergefühl hat. Das ist einfach so. Ich mache das ja jetzt auch schon eine Zeit lang und von daher komme ich eigentlich auch ganz gut zurecht mittlerweile.

[00:15:53] Aber der Weg ist einfach länger und das Verständnis dafür wäre schön, wenn man das stärker hätte in diesem Sport.

[00:16:02] **Lucian Haas:** Wie war da eigentlich für dich die Corona-Zeit? Ich meine vielerorts war ja da wirklich eine Zeit lang, fuhren keine Bahnen oder man durfte nicht mitfahren und es war nur Hike and Fly möglich und sowas. War ja sicherlich etwas, wo du dann auch sagen würdest, 600 Höhenmeter jetzt aufzusteigen, das ist jetzt nicht das, was mein Körper gerne kann. Genau,

[00:16:22] **Frank Weber:** das ist so. Also innerhalb der Corona-Zeit hatte ich das Glück, dass ich stellenweise auch fliegen konnte. Also ich bin viel auch im Ausland unterwegs gewesen, da, wo das noch möglich war zu dem Zeitpunkt, beim Teneriffa. Ich war zu Beginn, also das ist noch nicht so stark, war ich in Südafrika gewesen. War in Albanien. Habe viele Flugreisen gemacht, wo es eben möglich war. Und als man nicht reisen konnte, konnte man natürlich an vielen Stellen auch nicht fliegen, außer vielleicht hier bei mir in Mitteldeutschland am Hausberg. Irgendwo da ist es gegangen, aber halt schon weniger. Aber ich mache jetzt keine Hike and Fly Tour,

[00:17:07] wo ich drei Tage nur einen Berg hoch laufe. Das ist tatsächlich für mich schwierig, das hinzukriegen.

[00:17:14] **Lucian Haas:** Und was ist mit Winden fliegen?

[00:17:16] **Frank Weber:** Winden fliegen mache ich auch bisweilen, wobei die Winde halt auch immer schon zu tun hat, wenn ich dran hänge. Das ist wie ein Tandemstart

[00:17:25] **Lucian Haas:** dann. Man kann ja die Winde nur auf 130 Kilo maximale Zugkraft stellen und die wird dann bei dir wahrscheinlich immer eingestellt. Genau. Aber ich meine, wirst du da wahrscheinlich noch höher kommen als der klassische Tandem, der dann aufsteigt.

[00:17:37] **Frank Weber:** Das ist so, ja. Also wir haben hier eine wunderbare, in meinem Verein hier vor Ort eine wunderbare Strecke, wo wir bis zu anderthalb Kilometer fliegen. Wo wir da Schleppseil legen können. Das ist also schon eine schöne Windenstrecke und da fliege ich auch ab und zu. Das ist für mich relativ unproblematisch. Aber auch da war der Start schwierig. Also Körperkoordination gehört halt auch beim Windenstart dazu. Das Anlaufen, das Ausgleichen, das Gefühl, wenn man unter Stress steht, wenn der Puls hochgeht, das Gefühl zu entwickeln, was macht der Schirm über mir. Da habe ich, also meine ersten Windenflüge sind, sind auch öfter mal auf dem Boden gelandet. Also sprich mit Startabbrüchen und mit Hinfallen, mit aufgeriebenen Beinen oder so.

[00:18:25] Also das war schon so. Wenn ich daran zurückdenke, mittlerweile geht das gut, weil irgendwann geht der Schalter auch bei mir rum. Aber es dauert einfach länger, weil ich nicht so eine gute Körperkoordination habe.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Hast du denn auch mal richtig gefährliche Situationen erlebt, die in irgendeiner Weise im Zusammenhang mit deinem größeren Körpergewicht entsprechend stehen?

[00:18:47] **Frank Weber:** Mit Sicherheit gab es Situationen beim Starten, wo du halt, wenn du es nicht schaffst, eine Körperspannung aufrecht zu erhalten, dann wirst du natürlich immer stärker in das Gurtzeug reinfedern. Das heißt also, dieses Reinfallen ins Gurtzeug kannst du teilweise nicht verhindern bei so einem Start oder nur sehr schwer, weil du diese notwendige Körperspannung trotz Vorlage nicht hinkriegst in dem Augenblick, wenn ein Bauch dazwischen ist,

auf den ein Gurt drückt in einem zu engen Gurtzeug, wirst du da reingefedert und kommst wahrscheinlich in dem Augenblick nicht so weit wieder raus, um laufbereit zu sein unter Umständen. Jetzt kommt natürlich darauf an, wo das ist und was der Schirm dann macht, wenn du da reinfederst. Und letztendlich am Anfang musst du natürlich erst mal angewöhnen, dir einen Bremsreflex abzugewöhnen, dass die Arme nicht noch nach unten gehen.

[00:19:39] Ist ja klar, dass du den nicht direkt stallst. Also das war die erste Koordination, bevor ich es geschafft habe, das Reinfedern zu reduzieren, habe ich erst mal den Stützreflex reduzieren müssen, um da nicht gleich irgendeine Situation herbeizuführen. Da gab es schon einige Starts in meinem Leben, wo ich glaube ein paar am Startplatz die Luft angehalten haben. Das gab es, aber ich bin sehr froh darüber, dass toi toi toi noch nichts passiert ist in dem Zusammenhang, also nichts Ernstes zumindest. Ich hatte mal eine Situation in Albanien zum Beispiel, da bin ich auch reingefedert ins Gurtzeug, bin ein Stück weit geflogen, aber da kam der Boden halt mal wieder und da ich es nicht geschafft habe, wieder aus dem Gurtzeug rauszukommen, bin ich praktisch dort dann eingeschlagen.

[00:20:31] Der Schirm hat mich dann überholt, ist vor mir eingeschlagen und das Ganze neben einer Schafherde. Mit dem Ergebnis, dass ich in dem Augenblick nur im Kopf hatte, hoffentlich rennen die Schafe jetzt nicht in den Gleitschirm. Was dazu geführt hätte, ich hing ja drin, dass sie mich mitzogen, womit ich nicht gerechnet habe, ist, dass die albanischen Schäferhunde das nicht witzig finden. Weil da kamen die direkt und ich hatte dann irgendwann so ein, also die sind auch nicht witzig die Hunde und da ist auch kein Schäfer dabei, der die zurück pfeift und die haben halt gedacht, da kommt ein riesiges Tier, was ihre Schafe aus der Luft angreift und letztendlich haben es meine Fliegerkollegen und der Fluglehrer durch das Verschrecken der Hunde, also Fluglehrer hat dann ein Funkgerät nach dem Hund geworfen, was ihn letztendlich dann vertrieben hat.

[00:21:20] Aber es wäre natürlich in der DAV und von Statistik auch ganz witzig gewesen, beim Gleitschirmfliegen vom Hund gefressen. Kommt wahrscheinlich nicht so häufig vor.

[00:21:30] **Lucian Haas:** Lass uns mal ein bisschen über Technik reden. Du hast jetzt schon mehrfach, fiel das immer so, dass du gesagt hast, ja das Gurtzeug, was auch sehr eng ist oder zu eng ist. Wie leicht oder wie schwer ist das? Wie schwer ist es eben, passende Technik für solche Leute wie dich zu finden? Das ist unfassbar schwer.

[00:21:49] **Frank Weber:** Generell geht es ja schon damit los, dass auf dem Gurtzeug im Regelfall steht 125 Kilo. Maximalzuladung. Ja genau, Maximalzuladung. Jetzt bist du, jetzt wiegst du selbst vielleicht 120 oder 125 Kilo und dann hast du noch ein bisschen Material dabei und hast natürlich auch noch Klamotten am Leib, weil wir reden ja meistens über ein Gewicht ohne Kleidung. Und von daher bist du automatisch dann schon über dem maximal zulässigen Gewicht für das Gurtzeug. Das wird dem Gurtzeug jetzt nichts ausmachen, aber vom Gefühl und vom Sicherheitsaspekt, den man selbst so im Hinterkopf hat, spielt das natürlich alles immer eine Rolle, wenn man weiß, man ist an der Grenze. Ich kann das auch nicht verstehen, dass alle Hersteller diese magische Grenze von 125 Kilo setzen.

[00:22:38] Wahrscheinlich, wenn man die Dinger prüfen würde mit 145 Kilo, würden die auch nicht anders abschneiden. Da bin ich fest von überzeugt. Aber man hat sich halt selbst irgendwo so eine Linie gesetzt, wo man sagt, okay, da hört es auf. So wie manche Modedesigner einfach sagen, bei der Größe 54 hört meine Kollektion auf, weil alle, die breiter sind, die will ich gar nicht in meiner Mode sehen. Und offensichtlich ist es bei den Herstellern der Gleitschirmgurtzeuge dann eine ähnliche Situation. Dann ist natürlich für alle diejenigen, die einen Bauch haben, also wenn man nach vorne geht im Format, dann sind diese Bauchgurte halt im Regelfall sehr, sehr eng. Man kommt da rein, aber der Effekt, sobald das Gurtzeug, also der Schirm nach oben zieht, strafft sich natürlich der Bauchgurt, was dazu führt, dass man ins Gurtzeug gedrückt wird.

[00:23:34] Das heißt also, dieses Reinfedern, was man ja generell schon hat durch das Abheben, wird natürlich verstärkt dadurch, dass der Bauchgurt eine nach hinten Zart gefühlt. Wenn man da einfach mal 10 cm mehr Länge im Bauchgurt hätte, die man einstellen könnte, würde das Gurtzeug wahrscheinlich auch nicht so weit auseinander driften. Ich meine, es hängt natürlich immer zusammen, was der Karabinerabstand ist. Man

[00:24:01] **Lucian Haas:** könnte es ja auch so machen, dass du sagst, okay, für den Start, ich weiß, ich habe dieses Bauchvolumen, da mache ich den 10 cm weiter auf. Und nach dem Start? Ja. Nein, nein, der

[00:24:10] **Frank Weber:** ist ja immer ganz auf, so musst du dir das vorstellen.

[00:24:12] **Lucian Haas:** Ja, ich meine, aber ganz auf und du sagst, da ist aber dann zu eng. Und wenn du jetzt sagen würdest, da mache ich dem halt noch einfach 10 cm mehr, die ich dann später auch wieder ein bisschen enger ziehen kann, um eben den Karabinerabstand auf vernünftige Bereiche

[00:24:23] **Frank Weber:** zu haben.

[00:24:23] **Lucian Haas:** Dafür müsstest du aber 10

[00:24:24] **Frank Weber:** cm mehr Gurt haben. Das auf jeden Fall, ja. Und die hast du nicht. Okay. Du kannst ja nicht einfach den Bauchgurt abtrennen und einen neuen dran machen, dann hast du ja keine Zulassung mehr. Das ist ja ein Bestandteil des Gurtzeuges. Du kannst ja nicht einfach was tauschen. Also der Bauchgurt ist ja dran,

[00:24:41] **Lucian Haas:** fest. Gibt es denn überhaupt Gurtzeuge am Markt, wo du siehst, irgendein Hersteller hat sich mal Gedanken dazu gemacht? Oder musst du einfach sagen, mit meinem Handicap muss ich dieses Minus einfach grundsätzlich akzeptieren?

[00:24:55] **Frank Weber:** Also ich habe jetzt ein SkyWall Cruise. Das ist so ziemlich das Gurtzeug, wo ich am besten mit klarkomme mit meinem Format. Das hängt aber damit zusammen, das ist auch ein Trick, das bläst man ja auf. Also da ist ein Air Protektor drin, den man aufpumpen kann. Und wenn du den nicht voll aufpumpst, dann hast du automatisch mehr Spannweite. Also wenn der Protektor nicht komplett aufgepumpt ist, geht das natürlich am Ende ein Stück weit auf die Sicherheit, falls was ist und du den Protektor brauchst. Aber dafür hast du einfach mehr Raum nach vorne, weil das weniger zusammenschnürt. Aber ich habe also jetzt noch kein Gurtzeug gesehen. Es soll ja welche auf Maß geben, das habe ich bisher noch nicht.

[00:25:40] Den Schritt bin ich noch nicht gegangen. Aber ich habe noch kein Gurtzeug gesehen, wo man sagt, da ist jetzt noch bequem Platz, um da irgendwo noch ein Stück weiterzustellen. Also wo noch was übrig ist vom Gurt, wenn man den einstellt, weißt du, worauf ich raus will. Also die sind halt alle auf Grenze.

[00:25:57] **Lucian Haas:** Du hast jetzt gerade auch schon mal den Protektor genannt, wo du gesagt hast, ja, bei meinem Cruise, da kann ich ein bisschen Luft ablassen oder ihn nicht ganz so voll machen, dann gibt es ein bisschen mehr Platz. Problem, der sich nicht voll macht. Ja, das ist eine große Sicherheit. Nun ist ja grundsätzlich so, dass diese ganzen Protektoren, die zugelassen werden, die werden ja auch mit einem standardisierten Prüfkörper getestet, wo dann so 50 Kilo drin sitzen. Und damit schlägt er dann halt unten auf und kriegt dann seine Zulassung. Eigentlich müsstest du ja sagen, wahrscheinlich bei, wenn man über 120 Kilo geht oder sonst was, müsste man eigentlich statt einem 15 Zentimeter Schaumstoff, bräuchte ich am besten 20 Zentimeter Schaumstoff, um ein ähnliches Sicherheitsverhältnis dann vielleicht hinzubekommen. Gibt es denn solche Überlegungen dann auch beim Gurtzeugkauf, wo du sagst, da habe ich mal geguckt, ob ich sowas bekommen kann? Oder geht man automatisch das höhere Risiko ein und sagt, das muss ich einfach akzeptieren dann?

[00:26:47] **Frank Weber:** Naja, im Endeffekt ist es halt so, beim Cruise könnte ich ja den entsprechend stärker aufpumpen, also bis zur Maximalgrenze. Dann würde er wahrscheinlich stärker protecten auch, als wenn er weniger aufgepumpt ist. Aber dann zahle ich halt einen anderen Preis dafür, dann wird er halt enger. Und wenn ich irgendwo ein Gurtzeug vom Markt nachrüsten würde mit mehr Schaumstoffprotektor oder sonst irgendwas, hätte ich ja wieder das Problem, dass der Körper dann nicht reinpasst. Also es muss ja immer alles irgendwo in einem Verhältnis stehen. Und nur dadurch, dass ich irgendwas nachrüste, ist es ja noch lange nicht geprüft so. Also das muss man ja auch sehen. Das ging ja auch mit den, nehmen wir mal einen Karabiner, beim Karabiner steht 120 Kilo auf jedem drauf.

[00:27:32] Das ist halt... Jetzt könnte man sagen, man hat ja zwei Karabiner, aber es sollte ja auch jeder einzelne halten. Und bei den Schirmen gibt es einen Punkt, den ich überhaupt nicht nachvollziehen kann. Fast alle Schirme, ich kenne jetzt genau zwei Ausnahmen, hören bei 135 Kilo in der größten Klasse auf. Jetzt könnte man natürlich sagen, naja klar, es gibt nicht so viele adipöse Piloten, für die sich ein größerer Schirm tatsächlich rechnet. Oder das wird für die Hersteller zu teuer. Aber die Frage ist halt, wäre es denn tatsächlich, um so viel mehr Aufwand einfach 10 oder 15 Kilo draufzupacken, bei der Prüfung der obersten Größe und dann zumindest die Sicherheit für diejenigen, die da im Grenzbereich unterwegs sind, zu gewährleisten.

[00:28:24] Das wäre schon für mich und für einige andere, die ich kenne, sehr hilfreich.

[00:28:30] **Lucian Haas:** Also ich habe im Vorfeld hier mal in Paraphil, Also ich habe im Vorfeld hier mal in Paraphil, auf Finder.at auf die Seite geguckt und einfach mal eingegeben, ich suche ein AB, ein Schirm Klasse AB, der bis 140 Kilo gehen soll. Also da kann man eingeben, was ist Körpergewicht und dann zählen die immer irgendwie 15 Kilo dazu. Also habe ich also eingegeben 125 Kilogramm, dann sagt er, das geht dann bis 140. Da wurden mir, ein bisschen anders als deine Aussage jetzt, wurden mir immerhin 16 verschiedene Schirme angezeigt. Zwei davon würde ich wieder rausnehmen, weil die das wirklich nur als so Highlighter, Zwei davon würde ich wieder rausnehmen, weil die das wirklich nur als so Highlighter, zahlte ein B mit Überlastberechnungen, dass das dann noch entsprechend so aufgelastet dann da ist. zahlte ein B mit Überlastberechnungen, dass das dann noch entsprechend so aufgelastet dann da ist. Aber als klassische Schirme waren dann schon einige dabei. Aber das waren fast alles eben keine leistungsorientierten Schirme, sondern eigentlich alles A-Schirme oder wirklich nur Low-B.

[00:29:20] **Frank Weber:** Ja A-Schirme oder halt Schirme, die das in der Extended Range haben. Das kann man so sehen, dass man in der Extended Range dann noch zuhause ist, aber empfohlenes Startgewicht ist eben mal empfohlenes Startgewicht. Aber empfohlenes

[00:29:35] **Lucian Haas:** Startgewicht ist eben mal empfohlenes Startgewicht.

[00:29:35] **Frank Weber:** Wenn ich da drüber bin, habe ich halt ein Stück weit das, was ich versuche mit dem Gleitschirm zu kaufen, nicht wirklich erreicht aus meiner Sicht. Also ich würde mich schon darüber freuen, wenn es mal einen gäbe mit einem empfohlenen Startgewicht von 145 oder 140 Kilo, dass man mal ein paar Prozent unter der Obergrenze liegt, einfach um eine weitere Spannbreite an Sicherheit zu kriegen.

[00:30:05] Aber 16 Schirme, es kommt ja darauf an, wenn ich mir jetzt, ich weiß ja nicht, welche Hersteller da jetzt drunter waren, aber nehmen wir mal das Beispiel, was ich vorher geflogen bin, das war ein Skywalker Mescal, der Mescal 6 hatte einen Range von 95 bis 135 Kilo in der L, weil es gab keinen XL mehr. Das heißt, man hat irgendwann den XL, beim Mescal 5 gab es noch einen XL, das ist jetzt meine Vermutung, ich will jetzt nichts behaupten, wenn wir jetzt den Podcast hören und eine Skywalker-Riesendiskussion anfängt, dann müssen wir es vielleicht nicht machen, aber es gibt den L jetzt nur noch, also das heißt, der Schirm hört bei L auf und er hat auf einmal eine Range, die 40 Kilo breit ist.

[00:30:53] Also müsste es doch möglich sein, wenn man den XL einfach rausgenommen hat und hat eine Größe rausgenommen, nämlich die 115 bis 135, die es beim Mescal 5 noch gab. Dann müsste es doch auch möglich sein, bei den anderen Herstellern einfach mal einen Schirm weiter als 135 Kilo zu belasten im Test und mal zu gucken, ob er dann tatsächlich seine Eigenschaften als A, B oder whatever Schirm verliert.

[00:31:22] **Lucian Haas:** Wobei die Schwierigkeit wahrscheinlich gar nicht ist, ob er da seine Einstufung verliert, sondern ich könnte mir vorstellen, dass die Schwierigkeit sogar mehr vielleicht sogar der Lasttest ist, weil die dann die Leinen ganz anders auslegen müssten möglicherweise, um eben diese deutlich höheren Lasten dann eben auch noch tragen zu können. Also da kann man halt ein paar bisschen dünnere Leinen und vielleicht damit auch günstigere Leinen einsetzen, als wenn man dann noch eine große Schirmgröße hat, die dann entsprechend dickere Leinen dann auch haben muss.

[00:31:50] **Frank Weber:** Aber Lucian, wir reden nicht über eine zusätzliche Schirmgröße. Wir reden einfach darüber, mal zu gucken, ob der bisher vorhandene XL-Schirm, wenn man sich die Schirme mal anguckt, dann haben die so zwischen 28 und 32. Quadratmeter in der obersten Größe. Und die sind von der Fläche her, von der projizierten Fläche, sind da weniger Unterschiede da. Und wahrscheinlich also im A - und Low-B-Bereich ist bei den Leinen, werden die jetzt auch, ich weiß nicht, ob du mir jetzt widersprichst, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass der S - oder XS-Schirm so viele andere Leinen verwendet als der XL-Schirm vom gleichen Hersteller.

[00:32:35] Also es geht ja nur darum zu sagen, warum kann ich einen Schirm, den ich jetzt bis 135 zugelassen habe, nicht mal schauen, ob ich den auch bis 145 zulassen würde, den gleichen Schirm. Weil wenn es bei Mezcal geht, dass man die L-Größe auf einmal bis 135 Kilo zulässt, dann ist ja, also der Schirm ist ja wahrscheinlich der alte Mezcal 5L, nur in der höheren Gewichtsklasse.

[00:32:59] **Lucian Haas:** Also im Grunde aufgelastet. Ja, wahrscheinlich müsste das gehen.

[00:33:03] **Frank Weber:** Also wahrscheinlich. Ich weiß es nicht. Ich bin kein... Ich bin kein Gleitschirmkonstrukteur.

[00:33:07] **Lucian Haas:** Wie ist das eigentlich mit Rettung?

[00:33:11] Rettung... Gibt es da auch Probleme in der Auswahl? Oder sagst du, nee, da ist es eigentlich, weil es auch Motorschirme und Sonstiges gibt, die dann bis 160 Kilo gehen, da ist eigentlich die Auswahl groß genug?

[00:33:20] **Frank Weber:** Die Auswahl bei Rettung habe ich noch nie ein Problem gehabt, aber die sind natürlich auch größer. Das heißt, sie sind größer, haben damit wieder mehr Gewicht und verändern das Pendel auf der anderen Seite. Also wenn deine Rettung mehr wiegt, hast du halt wieder an der Stelle, wo du ohnehin schon... Wenn du so knapp aufgestellt bist, letztendlich dann wieder schnell einige 100 Gramm oder vielleicht sogar ein Kilo, was du mitnimmst, was du unter Umständen mit der kleineren Rettung eben nicht hättest. Und noch ein Punkt, der dafür spricht, dass man einfach auch mal 10 Kilo drauflegen könnte hinten.

[00:33:54] **Lucian Haas:** Was dann wahrscheinlich einfach ein Quadratmeter mehr vielleicht von der Retterfläche dann wieder wäre.

[00:33:59] **Frank Weber:** Nein, ich meine nicht von der Retterfläche, nicht den größeren Retter. Der Retter ist groß genug, aber der ist schwerer als der kleine Retter. Und der ist natürlich in deinem Gurtzeug. Und wenn du vorher... Also wenn jetzt dein Equipment wird wahrscheinlich 10 Kilo wiegen, was sagst du?

[00:34:19] **Lucian Haas:** Insgesamt? Nein, ich komme schon auf... Also mit allem Drum und Dran, was ich so im Rucksack habe, komme ich dann meistens schon auf 15 Kilo.

[00:34:27] **Frank Weber:** Okay, wenn du 15 hast, habe ich halt 18, weißt du? Und damit wird meine Range ja nach oben auch kleiner, obwohl ich nicht mehr so viel Luft habe. Mhm. Das ist ja immer... Das ist das, was viele nicht nachvollziehen können. Wenn ich darüber diskutiere, ob ich ein M - oder ein L-Schirm nehme und da hinterher noch eine Größe übrig ist, dann ist das ja eine komfortable Diskussion. Wenn du überhaupt mal anfängst, bei einem Hersteller zu schauen, haben die generell einen in meiner Gewichtsklasse und dann noch überlegen musst, okay, was habe ich denn an Klamotten dabei, was habe ich an Equipment dabei, was wiegt die Rettung und so weiter, um am Ende ein Startgewicht zu haben, was in dieser... vom Schirm abgedeckten Größenordnung ist oder nur leicht drüber ist, damit du nicht Gefahr läufst, deine komplette Abdeckung zu verlieren.

[00:35:19] Ist ja auch immer, solange nichts passiert, kein Thema.

[00:35:22] **Lucian Haas:** Hast du dir da schon mal Gedanken darüber gemacht, was das auch versicherungstechnisch heißt? Also wenn du jetzt beispielsweise, du fliegst mit einem Gurtzeug, wo du über dem Gewicht bist, du fliegst mit einem Schirm, wo du vielleicht auch schon etwas überlastet hast, was ist da in einer entsprechenden versicherungstechnischen Situation? Hast du da mal mit dem DRV darüber gesprochen?

[00:35:44] **Frank Weber:** Nein, habe ich nicht. Ich habe auch ein bisschen Angst vor der Antwort, die dann kommt. Also das ist ja auch, wir machen jetzt einen Podcast und am Ende werde ich an jedem Startplatz wieder weggeschickt, weil die alle im Podcast gehört haben, du bist eh zu fett für deinen Schirm, du solltest jetzt hier nicht starten. Wäre natürlich sehr ärgerlich, wenn das so wäre, da müssen wir jetzt ein bisschen aufpassen, was man sagt. Okay. Am Ende ist es natürlich schon eine Grauzone.

[00:36:10] **Lucian Haas:** Wobei ja keiner eine Waage da irgendwo hat. Naja,

[00:36:14] **Frank Weber:** aber im Endeffekt, wenn es zu einem Unfall käme, also wann braucht man die Versicherung? Wenn es zu irgendeinem Fall käme, dann würde man ja schon mal sich den Piloten angucken und würde gucken, was der geflogen hat und ob das alles, wenn da überall eine andere Zahl draufsteht, als auf der Waage des Piloten, ist halt schon blöd.

[00:36:35] **Lucian Haas:** Ja. Ja, wobei das wahrscheinlich am ehesten wäre, dass du halt gegenüber dem Hersteller keine Regressanforderungen stellen kannst. Der wird dann sagen, ja wieso, das Gurtzeug war nur bis 120 zugelassen,

wenn jetzt du wiegst 130 oder mit Gesamtgewicht, was auch immer. Da war jetzt so eine Belastung drauf, dass da jetzt diese Naht aufgegangen ist, das hat mit uns nichts zu tun, sondern das hat dann was mit deinem Gewicht zu tun. Also da kannst du dann nicht diskutieren wahrscheinlich.

[00:37:01] **Frank Weber:** Das wird auch wahrscheinlich nicht vorkommen. Also ich habe jetzt nicht, also das muss ich jetzt. Ja. Ich würde fairerweise sagen, bei den Gurtzeugen nicht das Gefühl, dass die mein Gewicht nicht tragen oder das ist eher eine Frage von Größe tatsächlich. Also das ist eine marginale Sache, dass da halt 125 Kilo draufsteht und das wahrscheinlich auch 135 vertragen würde. Aber eher das Problem ist, dass der Bauchgurt zu eng ist oder dass diese Sachen nicht weiter aufzumachen sind, als auf die Größe eines der Norm entsprechenden Menschen. Oder eher den Normen entsprechend.

[00:37:38] **Lucian Haas:** Lass uns mal den Fokus noch ein bisschen weiten. Du bist, hast du selber so gesagt, sagst du manchmal an Startplätzen quasi der Vertreter der adipösen Piloten. Aber es gibt ja noch andere Randgruppen bei den Piloten, die vielleicht auch ihre Schwierigkeiten haben. Beispielsweise sehr leichte Pilotinnen, die auch Schwierigkeiten haben, entsprechende Schirme zu finden, weil sie bei allen dann irgendwie verblasen werden und gar nicht mehr vorwärts kommen. Oder Piloten mit Behinderungen, die dann zum Beispiel im Rollstuhl, im Rollstuhl sitzen und auch fliegen gehen wollen. Im Vergleich mit denen, denkst du, die schweren Piloten stehen irgendwie im Standing ein bisschen anders da?

[00:38:17] **Frank Weber:** Das würde ich mir nicht anmaßen, das zu beurteilen. Ich kenne natürlich die Probleme, die ich habe und kann nicht beurteilen, welche Probleme andere Menschen mit irgendwelchen Handicaps, ob zu leicht oder irgendwelche körperlichen Handicaps, diese vielleicht mit sich bringen. Ich würde mir halt wünschen, dass man in der Szene stärker auch mal den Fokus auf diejenigen richtet, die trotzdem fliegen. Also trotzdem, obwohl sie sehr alt sind, trotzdem, obwohl sie Übergewicht haben, trotzdem, obwohl sie vielleicht nicht vernünftig laufen können oder ähnliches. Also ich kann mich gut daran erinnern, wir haben auf der Embargo einmal am Startplatz gestanden und da guckten wir gemeinsam einem Piloten zu und einige haben sich,

[00:39:06] fürchterlich aufgeregt, weil der immer so einseitig gebremst hat beim Aufziehen. Und unten am Campingplatz habe ich dann gesehen, dass der offensichtlich eine Lähmung am Arm hatte und diesen Arm nicht ordentlich bewegen konnte. Und am Endeffekt ist es natürlich so, dass die Leute erst mal sich das angucken und dann gibt es eine Diskussion, wo es tatsächlich Menschen gibt, die sagen, warum fliegt so einer noch, das ist doch gefährlich. Der möchte einfach fliegen und versucht, sein Handicap auszugleichen. Auch manchmal nicht so schick aussieht, solange es sicher ist, sollte man doch sich darüber freuen, dass es nicht nur Supersportlern gelingt, so ein wunderbares Hobby zu haben.

[00:39:47] **Lucian Haas:** Was könnten denn aus deiner Sicht Hersteller, was könnten Flugschulen, was könnte der DRV oder was könnte die ganze Szene tun, um diese vielleicht manchmal vorhandene versteckte Form der Diskriminierung irgendwie abzumildern oder da neue Wege zu gehen?

[00:40:04] **Frank Weber:** Ich weiß ja gar nicht, ob wir mit dem... Terminus Diskriminierung das treffen, worüber ich spreche. Ich würde mir einfach wünschen, dass im Rahmen der Diskussionen, Debatten bei den Herstellern einfach mal gesagt wird, Mensch, es gibt Menschen, die nach oben oder nach unten irgendwo aus der Gewichtsrange, die wir momentan abbilden, rausfallen. Und ist es denn völlig ausgeschlossen, dass wir unsere Schirme auch anders labeln, also sprich zumindest mal anders prüfen, um sicherzustellen, dass das auch abgedeckt wird auf der einen Seite. Und auf der anderen Seite wäre halt eine Berichterstattung über Menschen, die dieses Hobby... Irgendeiner hat mal zu mir gesagt, es ist völlig egal, ob der schnell oder langsam läuft.

[00:40:52] Jeder, der am Wochenende den Hintern hochkriegt vom Sofa und rausgeht und läuft, ist ein Läufer. Und nicht nur der, der einen Marathon laufen kann und nicht nur der, der irgendeine Zeit auf 100 Meter hinlegt oder auf 400 Meter hinlegt, sondern jeder, der sich bewegt ist. Läufer, basta. Und wenn der im Zeitlupentempo läuft. Und warum kann man nicht sagen, jeder, der da draußen einen Gleitschirm aufziehen kann und rausfliegt, egal wie das aussieht oder egal wie lange er dafür braucht und wie viele Versuche er dafür braucht, der ist jemand, der zu dieser Flieger-Szene gehört. Und das wäre einfach ein wünschenswerter Effekt. Aber mir ging es einfach darum, und deswegen habe ich dich ja auch angesprochen, dass man, wenn man, ich schätze deinen Podcast sehr und höre den auch immer, regelmäßig und

mir ist halt aufgefallen, dass es immer um irgendetwas, oder zumindest zu dem Zeitpunkt ist es schon etwas anders.

[00:41:45] Mittlerweile geht es auch viel um Technik und um andere Geschichten. Ich fand zum Beispiel diese Retter-Geschichte da letzt sehr interessant mit der Mittelmeer-Flüchtlingsrettung und so, das fand ich super. Aber letztendlich immer nur um die Frage, wer hat alle hohen Berge erklommen und wer hat die weitesten Strecken geflogen und die besten Dreiecke. Und ähnliches. Natürlich gehört das zu jedem Sport dazu. Und natürlich freut man sich auch darüber, wenn es solche Erfolge gibt. Aber vielleicht gibt es eben auch Menschen, die sich anders definieren und die sich diesem Flugsport verschrieben haben, ohne dass sie zu Spitzenleistungen fähig sind.

[00:42:27] **Lucian Haas:** Das heißt, du würdest dir zum Beispiel mal wünschen, im DHV-Info, dass da ein Artikel erscheint, wie gehen solche Leute wie du mit ihrem Flughobby um? Wie haben die ihren Spaß? Welche Probleme haben sie? Und was könnte man da vielleicht aus der Szene heraus oder von den Herstellern heraus eben besser machen?

[00:42:45] **Frank Weber:** Ich bin mir ja gar nicht sicher, ob es einen Bedarf gibt. Ich unterhalte mich öfter mal mit Menschen, man kommt natürlich auch ins Gespräch. Und wenn man mit Leuten redet, die aus der Norm fallen, also insbesondere gewichtsmäßig aus der Norm fallen und spricht das an, dann sagt man ja gut. Da muss man eben mit umgehen lernen. Das ist so, nimm es witzig. Also viele Leute nehmen das wahr, akzeptieren das, aber ich weiß gar nicht, ob es außer mir jemanden gibt, der da einen Bedarf zieht, dass man das thematisiert. Aber ich fand es halt tatsächlich erwähnenswert. Du offensichtlich auch, sonst hätten wir den Podcast nicht gemacht.

[00:43:30] **Lucian Haas:** Ja, ich finde es ja auch sehr mutig von dir. Und es ist eigentlich schade, dass es quasi Mut gebraucht. Aber ich könnte mir vorstellen, dass viele Leute, die vielleicht auch übergewichtig sind oder andere Handicaps in irgendeiner Weise haben, diese Handicaps vielleicht gar nicht so in der Öffentlichkeit darstellen wollen würden. Weil sie vielleicht auch immer erleben, dass sie in irgendeiner Weise so ein bisschen halt ausgegrenzt sind oder mal hinter ihrem Rücken getuschelt wird oder so. Und wo dann heißt es so, ja, ich exponiere mich ja dann damit. Nochmal, will ich das? Oder will ich einfach nur mein ruhiges Flughobby genießen und ich mache mich ganz am Rand vom Startplatz irgendwo fertig, weil mich gar nicht so viele sehen. Und in einem ruhigen Moment starte ich dann raus, auch wenn ich, wie du Beispiel vorhin hattest, mit dem bisschen gelähmten Arm zum Beispiel oder so, der dann sagt, dann warte ich halt ab, dass Platz da für mich ist, dass ich da keinen anderen behindere und kein anderer das auffällt, dass ich da vielleicht auch Schwierigkeiten habe.

[00:44:28] **Frank Weber:** Ja, das gibt es. Da bin ich überzeugt von. Und wenn man das beobachtet, also wenn man mal mit so einem Auge, vielleicht führt das auch dazu, dass der ein oder andere sich mal am Startplatz umguckt und diese unterschiedlichen Verhaltensweisen dann auch wahrnimmt. Aber da bin ich überzeugt von, dass es Menschen gibt, die einfach dann nicht in die Öffentlichkeit wollen. Ich habe den Vorteil, dass ich mich nicht so wirklich auch aufgrund meiner beruflichen Vita und dem, was ich schon gemacht habe in meinem Leben, ich eigne mich nicht so sehr als Mobbingopfer. Und von daher ist es für mich vielleicht gar nicht so sehr eine Frage von Mut, das zu machen. Ja. Ja. Ja. Vielleicht besser wegstecken als andere. Aber vielleicht ist es dann auch eine Pflicht zu sagen, okay, ich stelle mich dem Thema und gebe auch zu, ich bin dicker als andere und habe dadurch auch meine Probleme in diesem Sport.

[00:45:20] **Lucian Haas:** Lass uns zum Ende hin noch über ein paar schöne Dinge reden. Was fasziniert dich denn am Fliegen so sehr, dass du sagst, das wollte ich auch wirklich machen, auch wenn ich wahrscheinlich davon ausgehen musste, dass ich von meiner körperlichen Konstitution her nicht der geeignetste Kandidat dafür bin?

[00:45:37] **Frank Weber:** Ja.

[00:45:40] Das ist ein Zitat eines X-Alps-Piloten mit dem,

[00:45:47] der auf die Frage hin, das ist leider nicht von mir, deswegen will ich es mir auch nicht zu eigen machen, der auf die Frage hin, wie er zum Fliegen gekommen ist, gesagt hat, der, der nicht fliegen mag, hat es doch fein et al.

[00:46:00] Und da ist ja schon was dran. Also das Fliegen ist ein Menschheitstraum. Und für mich ist das ein unglaublich erhebendes, erhebendes Gefühl, mich in den Lüften zu bewegen, diesen wunderbaren Sport zu machen, auch ohne weitere technische Hilfsmittel, einfach mit den Elementen zu verschmelzen. Das ist einfach unbeschreiblich schön, bringt mir unfassbar viel. Und ja, das fasziniert mich ohne Ende. Ich bin früher sehr viel getaucht, muss ich

sagen. Auch das hat, wenn man es jetzt psychologisch untersuchen könnte, könnte man auch sagen, ja, damals hat er auch immer mal, mal ein Gewichtsproblem gehabt. Ich habe das ja auch nicht mein ganzes Leben. Ich habe ja also so eine Sinuskurven-Gewichtsentwicklung und das geht mal 40, 50 Kilo rauf und 40, 50 Kilo runter.

[00:46:49] Also ich habe auch ganz viele Phasen in meinem Leben gehabt, wo ich am ganz normalen Gewichtsbereich unterwegs war und trotzdem immer wieder Phasen, wo mein Gewicht einfach exorbitant zu hoch war. Und wenn man das jetzt tiefenpsychologisch untersuchen würde, würde man sagen, okay, das Tauchen hat auch mit Schwerelosigkeit zu tun. Letztendlich befreit man, befreit man sich natürlich beim Fliegen und beim Tauchen auch von diesem furchtbaren Menschen, der die Schwerkraft erfunden hat. Der Newton war das, glaube ich. Der hat uns dazu verdammt, am Boden zu bleiben. Und umso schwerer man ist, desto mehr merkt man diese Kräfte natürlich auch. Also Fliegen ist einfach ein Menschheitstraum.

[00:47:30] **Lucian Haas:** Wenn du das schon so ansprichst mit Newton, fühlst du dich denn dann beim Fliegen, fühlst du dich leichter? Ist das für den Körper sogar angenehmer?

[00:47:39] **Frank Weber:** Ja, natürlich. Also man fühlt sich ja annähernd schwerelos beim Fliegen. Das ist schon so. Das ist beim Tauchen so, das ist beim Fliegen so. Ob das für den Körper, das ist immer eine Frage, wie gut das Gurtzeug sitzt und ob es zwickt oder sonst irgendwas. Aber am Ende des Tages ist das schon ein tolles Gefühl. Das kann man gar nicht nur mit dem fehlenden Gewicht, sondern einfach alles, was dazugehört. Also es ist einfach Lilienthalstraum. In besonderer Perfektion mit dem Gleitschirm.

[00:48:14] **Lucian Haas:** Und gibt es eine besondere, oder was heißt besondere, eine Flugform, wo du sagst, die kommt meiner Vorstellung der Fliegerei oder meinem Traum oder dem Fluggefühl, was du für dich gerne hast am nächsten? Also ist es eher ein Soaring oder bist du ein super Thermikflieger, der sagt, ey, wenn es dann auch noch richtig hoch geht, das gibt mir richtige Hochgefühle?

[00:48:36] **Frank Weber:** Na, also ich muss dazu sagen, ich neige dazu immer, immer wenn es besonders gut hoch geht, eher das Weite zu suchen und landen zu gehen, weil ich mich so richtig im Orbit nicht wohlfühle. Also ich gehe jetzt zum Beispiel, in dieser Woche fahre ich zum Gardasee. Wenn du da startest, das ist schon die Grenze. Also wenn du da über den See fliegst und da bist du ja schon echt hoch, finde ich zumindest. Und das ist so ein Punkt, da ist es so ein gemischtes Gefühl. Soaring finde ich schon sehr, sehr schön, weil man den Bezug zum Gelände stärker hat einfach. Also weil man einfach näher, es fühlt sich sicherer an, obwohl es nur vermeintlich sicherer ist. Höhe ist ja eigentlich Sicherheit.

[00:49:22] Aber sagt es mal jemand, der runterguckt und Angst hat. Also das ist immer schwierig. Aber jede Form, in die Luft zu kommen, macht mir Spaß. Und in dem Augenblick, wo es mir keinen Spaß macht, gehe ich halt landen. Das ist ja jedem selbst überlassen. Also ich bin jetzt nicht der Typ, der fünf Stunden in der Luft sein will. Das wird mir vorher dann, vorher wird mir das dann schon so viel und ich gehe dann irgendwann landen. Aber also eine Streckenflug-Weltmeisterschaft werde ich nie gewinnen.

[00:49:50] **Lucian Haas:** Und Gardasee, machst du da jetzt ein

[00:49:52] **Frank Weber:** Sicherheitstraining? Nein, ich habe tatsächlich schon mal Sicherheitstrainings gemacht dort. Zwei Stück. Aber ich fahre da mit meiner Mutter hin und meiner Lebensgefährtin und wir verbringen da mehr oder weniger einen Familienurlaub. Und ich gehe, by the way, ein bisschen fliegen. Einfach nur. Just for fun.

[00:50:12] **Lucian Haas:** Gut, Frank. Dann wünsche ich dir für diese Flugwoche, oder ich weiß nicht, vielleicht ist es auch länger, aber auf jeden Fall für diese Zeit zum einen gutes Flugwetter, guten Startwind und eine tolle Zeit am Gardasee mit sehr schönen Flügen, von denen du dann auch wieder sagen kannst, das ist das, was ich schon immer mir erträumt habe. Ja, vielen Dank.

[00:50:44] Diese Episode zum Thema Toleranz liegt mir persönlich sehr am Herzen. Podz-Glitz trägt ja den Untertitel Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Und es sind gerade solche Geschichten wie die von Frank Weber, die auch mal andere Sichtweisen auf unser schönes Hobby öffnen. Dass er bereit war, so offen und ehrlich über verschiedene Handicaps und die damit verbundenen Schwierigkeiten zu sprechen, ist mutig und verdient eine besondere

Anerkennung. Vielleicht nehmen manche Hersteller das sogar als Anregung, zumindest bestimmte Gewichtsgrenzen bei der Zulassung von Gleitschirmen und Gurtzeugen zu überdenken.

[00:51:23] Wenn dir die Folge gefallen hat, dann hinterlasse doch auf Spotify, iTunes oder welche Audio-Plattform du auch immer fürs Podcast-Hören verwendest, eine positive Bewertung. So hilfst du mit, Podz-Glidz in der Gleitschirm-Szene bekannter zu machen. Oder du empfiehlst den Podcast gleich im persönlichen Gespräch mit deinen Fliegerfreunden weiter.

[00:51:44] Ich bin Lucian Haas und der Produzent von Podz-Glidz und Logleitz. Als freier Journalist lebe ich auch von diesen Angeboten. Allerdings verzichte ich bei der Finanzierung, bewusst auf Werbung, Paywalls oder Abo-Regelungen. So wie die Natur mir beim Fliegen die Aufwinde schenkt, so setze ich darauf, dass du mir als begeisterter Hörer und Leser finanziellen Auftrieb gibst. Als Förderer darfst du so viel geben, wie du willst, beziehungsweise selbst entscheiden, was dir so ein Angebot wert ist. Falls du dir unsicher bist, welcher Betrag angemessen wäre, hier eine kleine Hilfestellung. Ein häufig gewählter Förderbeitrag ist umgerechnet 5 Euro pro Monat. Aber egal, was du zahlst, jeder Betrag trägt in der Summe einen wichtigen Teil dazu bei, dass ich Podz-Glidz und Logleitz im Dienst der Gleitschirmszene auch in Zukunft weiterbetreiben und entwickeln kann.

[00:52:37] Und zwar unabhängig und werbefrei. Alle nötigen Infos, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf logleitz.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Logleitz schreibt sich Lu-Glidz.

[00:52:57] Bis zum nächsten Mal. Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

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

Show notes

Frank Weber advocates for pilots with various disabilities: Marginalized groups also have a right to their dream of flying.

There are paragliders who bring so much weight to the scale that they have a hard time finding suitable equipment at all. Others are no longer as active in the sport for other reasons, whether it be age or a physical handicap.

They all love flying, but in the aviation community, they often stand more on the sidelines and are sometimes even openly mocked.

Frank Weber knows such things all too well from his own experience. He has pronounced obesity and, as a paraglider, also repeatedly experiences a certain form of discrimination – for example, in the form of well-intentioned but ultimately derogatory comments.

But Frank won't let that stop him.

In this Podz-Glitz episode 111, he bravely speaks up for all those female and male pilots who sometimes feel excluded due to physical limitations. He pleads for more tolerance for marginalized groups in the scene.

Frank Weber's wish: We should not only acknowledge and celebrate higher-faster-further, but especially when someone does everything within the scope of their possibilities to realize their dream of flying.

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: Snowfall | Artist: Scott Buckley

Released under CC-BY 4.0. www.scottbuckley.com.au

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/06/podz-glitz-111-toleranz.html>

Transcript

[00:00:08] **Frank Weber:** I would just wish for the scene to focus more on those who fly anyway. I mean, even though they are very old, even though they are overweight, even though they might not be able to walk properly or something like that. In the end, of course, people will take a look and then there's a discussion where there are actually people saying, "Yeah, why is someone like that still flying? That's dangerous." He just wants to fly and is trying to compensate for his handicap. And even if it doesn't always look very graceful, as long as it's safe, we should be happy that it's not just elite athletes who are able to have such a wonderful hobby.

[00:01:13] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:01:17] **Frank Weber:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:22] **Lucian Haas:** Today with Frank Weber and I am Lucian Haas. It

[00:01:31] There are paragliders who carry so much weight that they have a hard time finding suitable equipment at all. Others are no longer as athletic for other reasons, whether it's age or a physical handicap. They all love flying. But in the flying community, they are often on the sidelines and are sometimes even openly mocked.

[00:01:58] Frank Weber knows all about this from his own experience. He has severe obesity and, as a paraglider, constantly experiences a certain form of discrimination. For example, in the form of comments that are well-intentioned on the surface but ultimately derogatory. But that doesn't stop Frank. In this Podz-Glidz episode 111, he bravely speaks up for all those pilots who sometimes feel excluded because of physical limitations. He advocates for more tolerance for marginalized groups in the scene. Frank Weber's wish is that we shouldn't just recognize and celebrate higher, faster, and further, but also when someone does everything they can within their own means to make their dream of flying a reality.

[00:02:52] If you enjoy Podz-Glidz, why not support my work as a patron? You can find out how easy that is on the corresponding channel for Podz-Glidz episode 111, specifically on the "Support" page.

[00:03:13] Frank, they always say that large gliders have better performance. Do you feel like you have an advantage with your glider?

[00:03:21] **Frank Weber:** Well, the question is always whether there are even gliders in the class or weight class I have to fly that are actually still at home, and which ones are there? I wouldn't say I feel at an advantage. Because it's always the question of which weight range of the glider you're moving in. And then whether it's large or rather small. What glider are you currently flying? I have a Gin Evora at the moment and I also have an Emotion 3, depending on which weight class I'm moving in right now.

[00:03:57] **Lucian Haas:** And up to how many kilos do they go? I mean, what's their maximum weight limit?

[00:04:02] **Frank Weber:** 135 kilos for the Evora and 145 kilos for the Podz-Glidz. And on

[00:04:10] **Lucian Haas:** what weight do you get with all your gear? So between

[00:04:13] **Frank Weber:** 135 and 145, 150 kilos. That's about it. It moves around in that range.

[00:04:24] **Lucian Haas:** So, if you have an Evora at 135, would you really be at the upper limit now, or do you actually fly it overloaded sometimes?

[00:04:32] **Frank Weber:** Yeah, you could say that. It happens, of course. It's the same for all paraglider pilots—at some point, they step on a scale and estimate their weight. And then there's the question of how many half chickens you might have had on the way to the launch site, for instance. And of course, if you pack a bottle of water or have a bit of extra equipment with you, you often run into people who are guaranteed not to be in the weight range they'd estimate for themselves. But for me, it's actually always at the top of the glider. Yeah, that's how it is.

[00:05:08] **Lucian Haas:** As most listeners are probably already thinking, you're a bit of a corpulent person. How does it feel to be, I'll say it frankly and directly, a fat guy in the paragliding scene? Well, it...

[00:05:20] **Frank Weber:** It's just that a lot within the paragliding scene is very heavily focused on performance, peak performance, and on higher, faster, further. And sometimes you find yourself somewhat in a marginal group. Now, I'm not the type to go around bullying anyone. That's just not in my nature. But if you were of a more sensitive disposition, you could have some issues with that. You notice it, of course. It's often not said out loud. But when you're standing at the launch site, there are people who notice and are now waiting to see what he's going to do with his weight. You do stand out. You're a bit of a colorful character. A peacock in many ways.

[00:06:06] And I'll just say, the equipment on the market is simply not particularly suitable in many areas for people who fall outside the norm. Especially when it comes to weight.

[00:06:19] **Lucian Haas:** Does it get to the point where you sometimes notice, even at the launch site or wherever, that people are talking behind your back, that comments are being made? Like, why did he even start flying? So that people don't think you're up to it or think, "He's too much for the site"?

[00:06:34] **Frank Weber:** Yes, that does happen. So, if I think back to the beginning of my paragliding career, in quotation marks, then of course it's just that it takes you longer to physically execute things than people who are more athletic, better trained, and also thinner can manage. That's how it is. I had—maybe I should elaborate on that again—I

had a severe illness and am in recovery. And in recovery, I even came to the conclusion myself to make a bucket list again. What do you still want to do in life? And one of those was flying. And I was married for almost 15 years to a doctor, an ophthalmologist, who always told me that your eye condition would disqualify you—so my vision would disqualify me—from flying a plane again or anything like that.

[00:07:29] That reminded me of a friend of mine who told me, "I don't want to fly anymore." And he once told me many, many years ago, "Man, paragliding is ideal because you don't need anyone. You can do it all by yourself; you get into a lift, go up, open the paraglider, and fly down." That was something I could see myself doing. And then I actually called a large flight school and asked if it was possible with some of the chemotherapies I had just finished and with significant overweight, which is partly a result of that, if it was possible to learn paragliding. And they told me over the phone, "If you can take five or ten steps forward, then you can do paragliding."

[00:08:15] That motivated me a lot and led me to actually take a beginner course. But in the basic course, you very quickly reach a point where you realize that you're not as physically perfectly suited for it as others are. I took a very, very long time and did very, very many exercises on the practice slope until I could coordinate myself. Because there's simply a difference between hiking up a practice slope and standing up there with a heart rate of 280, trying to coordinate something and develop a feel for the glider. Or whether you jog up there casually and then make the next attempt. It's just a difference. And body awareness is ultimately also a question of fitness and also of body weight.

[00:09:08] And if you also take into account that, as a rule, everything around you is too tight, starting with the harness, then of course it's not quite that easy. But I don't want to blame the equipment. It also depends heavily on the individual. And ultimately, everyone is the blacksmith of their own weight, so to speak. But there are many factors that you just can't influence that easily. And that's why it was important for me to also talk about the fact that there are people who do sports like paragliding with handicaps, whether that's weight or other limitations. They still have fun and still want to be taken seriously in the scene.

[00:09:49] **Lucian Haas:** Was the flight school actually set up to train a student with your weight? Or do you also rent the equipment first? So, was there even a suitable glider and the right harness for you? Yes, in the end...

[00:10:03] **Frank Weber:** always been in the upper range. They have that. You can also fly small tandems—I know people who fly small tandems—if you then go even higher in weight than I am. That exists too. But that was already there. What's missing is the personal support you might need if you fall outside the performance range. And there are, of course, many people like that. There are also things that have happened where one flight instructor or another told you, you're actually, this isn't a hobby for you at all, just give up. You're never going to learn to fly anyway and you're never going to get the coordination. You have no body awareness, no feel for it. It's never going to work out for you. That just made me more determined.

[00:10:49] Others would have probably made me quit.

[00:10:52] **Lucian Haas:** Where does that come from, that you're not the stubborn type, but the kind of guy who says, "Now I'm just getting started"? I don't know.

[00:10:59] **Frank Weber:** I don't know where that comes from. I think it's just kind of anchored in my character. But when you've done things where it's a matter of life and death... I mean, ultimately, if I talk about my illness, maybe you develop a different feeling for challenges. But that's just a guess. I don't know.

[00:11:22] **Lucian Haas:** Do you still hear those kinds of comments sometimes today? I mean, not from flight instructors, but from fellow pilots? Or maybe more from strangers who say, "Hmm, is this really the right sport for you?"

[00:11:34] **Frank Weber:** It's just like, for example, if you go somewhere in Annecy from the parking lot to the launch site. That comes easily to many people, but for me, it's hard, even if it's just a short way, to hike up there with all the equipment. And then someone walks past you and says, "Man, it's great that you do such a sport and that the hike up is good for you." That's naturally already intrusive, if you want to put it that way. If you translate that to any other situation, to being addressed on physical characteristics, nobody actually wants that. And if someone, I don't know, were

limping or had some other handicap, you wouldn't say, "Man, it's good for you that you're training your leg" or anything like that. You would actually refrain from saying it out of consideration.

[00:12:22] And that actually happens. And beyond that, as long as everything is going great and you have a nice start, everything is top-notch. But as soon as you have a start cancellation, which happens to everyone else too, and it maybe doesn't look quite so elegant, then you naturally notice people talking about whether you even belong at that launch site. It's just like that.

[00:12:46] **Lucian Haas:** How do you deal with situations like that? Do you just swallow it? Do you tune it out? Or do you actually bring it up at the launch site?

[00:12:54] **Frank Weber:** Oh, I've actually told people, by the way, I'm the representative for obese paraglider pilots. If you have any questions, I'm happy to answer them. Otherwise, it's not an issue right now. I don't actually have any reservations about interacting with people. And I don't mind if someone gets worked up about it. It's not extreme anyway. I also constantly meet so many people who see me as an equal and with whom there's no problem at all, even in the flight instructor field. And you notice, for example, that it's naturally also helpful if someone tells you, "Man, you just need to practice that more or more often," instead of the opposite of what's happening now—instead of always saying, "Man, you're doing great," even though you know it was a launch that was actually just short of an accident.

[00:13:48] Well, that doesn't really help you either. In the end, it's somewhere along the line between encouraging and demanding that is the right medicine, especially when it comes to a flight school. But writing people off just because they don't fit the norm—I find that incredibly difficult.

[00:14:07] **Lucian Haas:** Are there things where you say from the outset, "that's not for me, I can't do that," in relation to flying?

[00:14:17] **Frank Weber:** No, but of course, when I'm about to launch, I do make sure that I have a bit of wind. I wouldn't necessarily try to pull back in zero wind and believe that I'm going to set a sprint record with the glider; I just wait for the conditions to be such that I know I can launch safely and can safely pull back, or just do a forward launch. But then I do like to have a bit of wind from the front, because running with a higher weight is simply harder. It doesn't look that elegant and it's not that safe either.

[00:14:53] **Lucian Haas:** Are there also days, like high-pressure days, with zero wind or very little wind, where you'd say, "Actually, this isn't a flying day for me"? So do you have to rethink things a bit from a flight meteorology perspective?

[00:15:06] **Frank Weber:** I don't know if you have to rethink the meteorology, but if I'm standing at the launch site and I feel like it's going to be strenuous for me or that it's not safe, then I don't want to launch and I'll just drive or walk back down. So for me, it's the better situation to be standing down there wishing you were maybe up there, rather than being up there and wishing you were down there. That's how it ends up. In the air, it's all pretty simple. Launching and landing is just a big challenge for someone who has less body awareness. It's just like that. I've been doing this for a while now, and because of that, I'm actually getting along quite well by now.

[00:15:53] But the route is simply longer, and it would be nice to have a better understanding of that in this sport.

[00:16:02] **Lucian Haas:** How was the Corona period for you, actually? I mean, in many places, for a while, trains weren't running or you weren't allowed to travel, and only Hike and Fly and stuff like that was possible. That was certainly something where you'd also say, climbing 600 meters of elevation now—that's not what my body likes to do. Exactly.

[00:16:22] **Frank Weber:** That's how it is. So during the Corona period, I was lucky enough to be able to fly at times. I traveled abroad a lot where it was still possible at the time, like in Tenerife. At the beginning—it wasn't that intense yet—I was in South Africa. I was in Albania. I did a lot of flights where it was possible. And when you couldn't travel, of course, you couldn't fly in many places either, except maybe here near me in Central Germany at my home mountain. Somewhere there it worked, but just less often. But I'm not doing any hike and fly tours now,

[00:17:07] where I hike up a mountain for three days straight. That's actually difficult for me to pull off.

[00:17:14] **Lucian Haas:** And what about winch flying?

[00:17:16] **Frank Weber:** I also do winch flying sometimes, although the winch is already doing work when I'm hanging on it. It's like a tandem start

[00:17:25] **Lucian Haas:** then. You can only set the winch to a maximum pulling force of 130 kilos, and it'll probably always be set that way for you. Exactly. But I mean, will you probably still get higher than the classic tandem, which then ascends?

[00:17:37] **Frank Weber:** That's how it is, yeah. So we have a wonderful stretch here, a wonderful route in my local club, where we fly up to one and a half kilometers. Where we can lay out the tow rope. So it's already a nice winch route and I fly there from time to time. That's relatively unproblematic for me. But even there, the start was difficult. So body coordination is also part of a winch start. The run-up, the balancing, the feeling when you're under stress, when your pulse goes up, developing the feeling of what the glider above me is doing. I mean, during my first winch flights, I landed on the ground quite often. So, that means with aborted starts and falling down, with scraped-up legs or something like that.

[00:18:25] Well, that was the case. When I think back on it, it's going well now because eventually, the switch flips for me too. But it just takes longer because I don't have very good body coordination.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Have you ever experienced really dangerous situations that were related in some way to your larger body weight?

[00:18:47] **Frank Weber:** For sure, there were situations during takeoff where, if you can't maintain body tension, you'll naturally be pulled harder into the harness. That means you can't always prevent this falling into the harness during such a takeoff, or it's very difficult, because you can't manage that necessary body tension despite the forward motion at the moment; if there's a belly in the way that a strap is pressing against in a harness that's too tight, you get pulled into it and probably won't be able to get out quickly enough to be ready to run, depending on the circumstances. Now, of course, it depends on where that is and what the glider does when you fall into it like that. And ultimately, at the beginning, you have to get used to unlearning that braking reflex, so that your arms don't go down even further.

[00:19:39] It's clear that you don't stall it directly. So, before I managed to reduce the rebounding, I first had to reduce the bracing reflex to avoid causing any kind of situation immediately. There have been several launches in my life where I think a few people held the air at the launch site. That happened, but I'm very glad that, touch wood, nothing has happened in that regard—nothing serious, at least. I once had a situation in Albania, for example, where I also rebounded into the harness and flew a bit, but then the ground came up again, and since I didn't manage to get out of the harness, I practically crashed there.

[00:20:31] The glider then overtook me, landed in front of me, and the whole thing happened next to a flock of sheep. My only thought at that moment was, "I hope the sheep don't run into the paraglider." Because I was hanging in it, what I didn't account for was that the Albanian sheepdogs didn't find it funny. They came straight at me, and at some point I thought, "Well, the dogs aren't funny either," and there was no shepherd there to whistle them back. They just thought a huge animal was coming to attack their sheep from the air, and ultimately, it was my flying colleagues and the flight instructor who dealt with it by scaring the dogs—the flight instructor actually threw a radio at the dog, which finally drove it away.

[00:21:20] But it would have been quite funny in the DAV and in the statistics to be eaten by a dog while paragliding. That probably doesn't happen very often.

[00:21:30] **Lucian Haas:** Let's talk a bit about the technical side. You've mentioned several times, it always came up, that the harness is either very tight or too tight. How easy or difficult is that? How hard is it to find suitable equipment for people like you? It's incredibly hard.

[00:21:49] **Frank Weber:** Generally, it starts with the fact that the harness usually says 125 kilos. Maximum load. Yes, exactly, maximum load. Now, you might weigh 120 or 125 kilos yourself, and then you have a bit of gear with you and, of course, you're wearing clothes, because we're usually talking about weight without clothing. And because of that, you're automatically already over the maximum permitted weight for the harness. It won't matter to the harness, but from a feeling and a safety aspect that you keep in the back of your mind, it all plays a role, of course, when you know you're at the limit. I also can't understand why all the manufacturers set this magic limit of 125 kilos.

[00:22:38] Probably, if you were to test these things with 145 kilos, they wouldn't perform any differently. I'm firmly convinced of that. But you've just set a line for yourself somewhere where you say, okay, that's where it stops. Just like some fashion designers simply say, my collection ends at size 54, because I don't want to see anyone wider in my clothes. And obviously, it's a similar situation with the manufacturers of paraglider harnesses. Then, of course, for everyone who has a belly—meaning if you're wider in the front—these waist belts are usually very, very tight. You can get into them, but the effect as soon as the harness—meaning the glider—pulls upward, the waist belt naturally tightens, which leads to you being pressed into the harness.

[00:23:34] That means this springing forward, which you generally already get from taking off, is naturally intensified by the fact that the waist belt feels slightly tight towards the back. If you simply had 10 cm more length in the waist belt that you could adjust, the harness probably wouldn't drift apart as much. I mean, of course it always depends on what the carabiner distance is. You

[00:24:01] **Lucian Haas:** You could also do it like this: okay, for the start, I know I have this abdominal volume, so I'll open it up another 10 cm. And after the start? Yeah. No, no, the

[00:24:10] **Frank Weber:** it's always completely open, that's how you have to imagine it.

[00:24:12] **Lucian Haas:** Yeah, I mean, but it's completely open and you're saying it's too narrow there. And if you were to say, I'll just give it another 10 cm, which I can then tighten a bit later to get the carabiner distance into reasonable ranges...

[00:24:23] **Frank Weber:** to have.

[00:24:23] **Lucian Haas:** But for that, you'd need 10

[00:24:24] **Frank Weber:** ...cm more harness. That definitely, yes. And you don't have that. Okay. You can't just detach the waist belt and put a new one on, then you wouldn't have the certification anymore. It's a component of the harness. You can't just swap something out. So the waist belt is attached,

[00:24:41] **Lucian Haas:** fixed. Are there even harnesses on the market where you can see that some manufacturer has actually thought about this? Or do you just have to say, with my handicap, I simply have to accept this minus fundamentally?

[00:24:55] **Frank Weber:** So, I have a SkyWall Cruise now. That's pretty much the harness I get along with best given my size. But that has to do with—it's also a trick—you inflate it. So there's an air protector in there that you can pump up. And if you don't pump it up fully, you automatically have more range. So if the protector isn't completely inflated, it naturally compromises safety to some extent if something happens and you need the protector. But in exchange, you just have more room forward because it cinches less. But I still haven't seen a harness. They're supposed to offer custom-made ones, but I haven't seen that yet.

[00:25:40] I haven't taken that step yet. But I haven't seen a harness where you can say there's still enough room to adjust it a bit further. Like, where there's still something left of the strap when you set it, you know, to where I want to get out. They're all just at the limit.

[00:25:57] **Lucian Haas:** You just mentioned the protector, where you said, yeah, with my Cruise, I can let out a bit of air or not fill it quite so much, then there's a bit more room. The problem is it doesn't fill up completely. Yes, that's a big safety factor. Now, basically, all these protectors that get approved are tested with a standardized test body, where about 50 kilos are sitting in it. And that's how it hits the bottom and gets its approval. Actually, you'd have to say, probably if

you go over 120 kilos or something, you'd actually need 20 centimeters of foam instead of 15 centimeters to maybe get a similar safety ratio. Do you have those kinds of considerations when buying a harness, where you say, I looked into whether I could get something like that? Or do you automatically take on the higher risk and say, I just have to accept that?

[00:26:47] **Frank Weber:** Well, at the end of the day, it's like this: with the Cruise, I could inflate it more, up to the maximum limit. Then it would probably provide more protection than if it were less inflated. But then I'd be paying a different price for it, and it would be tighter. And if I were to retrofit a harness from the market with a thicker foam protector or something, I'd have the problem of the body not fitting again. So everything always has to be in some kind of proportion. And just by retrofitting something, it's still far from being tested. So you have to see it that way. That's also the case with, let's take a carabiner, for example; it says 120 kilos on every single one.

[00:27:32] That is... Now you could say you have two carabiners, but each individual one should also be able to hold. And with gliders, there's a point I can't wrap my head around at all. Almost all gliders, I know of exactly two exceptions, stop at 135 kilos in the largest class. Now, of course, you could say, well, obviously there aren't that many obese pilots for whom a larger glider would actually make sense. Or it becomes too expensive for the manufacturers. But the question is, would it actually be worth the much greater effort to just add 10 or 15 kilos during the testing of the largest size, just to ensure at least the safety for those who are operating near the limit?

[00:28:24] That would be very helpful for me and for several others I know.

[00:28:30] **Lucian Haas:** So, I looked at Paraphil on Finder.at beforehand and just entered, I'm looking for an AB glider, an AB class glider, that's supposed to go up to 140 kilos. So you can enter what your body weight is and they always somehow add 15 kilos to it. So I entered 125 kilograms, then it says it goes up to 140. A bit different from what you're saying now, but at least 16 different gliders were shown to me. I'd take two of them out again because they're really only like highlighters, they're like an AB with overload calculations, so that it's still appropriately loaded there. But as classic gliders, there were already several among them. But those were almost all not performance-oriented gliders, but actually all A-gliders or really only low-B.

[00:29:20] **Frank Weber:** Yes, A-class gliders or gliders that have that in the extended range. You can see that you're still within the extended range, but recommended starting weight is just the recommended starting weight. But recommended

[00:29:35] **Lucian Haas:** Recommended weight is just the recommended weight.

[00:29:35] **Frank Weber:** If I'm over that, then from my point of view, I haven't really achieved what I'm trying to get out of the paraglider to some extent. So I would be happy if there were ever one with a recommended starting weight of 145 or 140 kilos, so that you're a few percent below the upper limit, just to get a bit more margin of safety.

[00:30:05] But 16 gliders, it depends—I don't know which manufacturers were included there, but let's take the example of what I flew before, that was a Skywalk Mescal. The Mescal 6 had a range of 95 to 135 kilos in the L, because there was no XL anymore. That means at some point you have the XL—the Mescal 5 still had an XL, that's my guess, I don't want to make any claims, if we listen to the podcast now and a huge Skywalk discussion starts, then maybe we shouldn't do it—but now there's only the L, so that means the glider stops at L and suddenly it has a range that is 40 kilos wide.

[00:30:53] So it should be possible, if they simply took out the XL and removed a size, namely the 115 to 135 that was still available with the Mescal 5. Then it should also be possible to just load a glider from the other manufacturers beyond 135 kilos in a test and see if it actually loses its properties as an A, B, or whatever glider.

[00:31:22] **Lucian Haas:** Although the difficulty probably isn't whether it loses its classification, I could imagine that the difficulty might even be the load test itself, because they would have to design the lines completely differently, possibly, to be able to carry those significantly higher loads as well. So, you could use some slightly thinner lines, and maybe cheaper lines too, compared to if you have a large glider size that would then have to have correspondingly thicker lines.

[00:31:50] **Frank Weber:** But Lucian, we're not talking about an additional glider size. We're simply talking about looking at whether the existing XL glider—if you look at the gliders, they have between 28 and 32 square meters in the largest size. And in terms of area, the projected area, there are fewer differences there. And probably in the A and Low-B range, regarding the lines, I don't know if you're going to contradict me now, but I can't imagine that the S or XS glider uses so many different lines as the XL glider from the same manufacturer.

[00:32:35] So it's just a matter of saying, why can't I take a look at a glider that I've now certified up to 135 and see if I'd also certify the same glider up to 145? Because if it's the case with the Mezcal that they suddenly allow the L size up to 135 kilos, then the glider is probably the old Mezcal 5L, just in the higher weight class.

[00:32:59] **Lucian Haas:** So basically, it's just loaded up. Yeah, it should probably work.

[00:33:03] **Frank Weber:** Well, probably. I don't know. I'm not... I'm not a paraglider designer.

[00:33:07] **Lucian Haas:** How does it actually work with the rescue systems?

[00:33:11] Rescue... Are there problems with the selection there too? Or would you say no, because there are also motor gliders and other things that go up to 160 kilos, so the selection is actually large enough?

[00:33:20] **Frank Weber:** I've never had a problem with the selection for the rescue, but they are naturally larger too. That means they're bigger, so they have more weight and change the pendulum on the other side. So if your rescue weighs more, you're back at the point where you're already... if you're set up so tightly, ultimately you're again quickly carrying a few hundred grams or maybe even a kilo that you wouldn't have with the smaller rescue under certain circumstances. And another point in favor of just being able to add 10 kilos at the back.

[00:33:54] **Lucian Haas:** What would then probably just be one square meter more of the rescue area, maybe.

[00:33:59] **Frank Weber:** No, I don't mean from the rescue area, not the larger rescue. The large one is big enough, but it's heavier than the small one. And that's, of course, in your harness. And if you beforehand... So if your equipment now probably weighs 10 kilos, what do you say?

[00:34:19] **Lucian Haas:** Overall? No, I'm already getting... I mean, with everything I have in my pack, I usually end up at around 15 kilos.

[00:34:27] **Frank Weber:** Okay, if you have 15, I have 18, you know? And that makes my range smaller on the upper end, even though I don't have as much air left. Mhm. That's always... that's what many people can't wrap their heads around. When I discuss whether I take an M or an L glider and there's still a size left over, that's a comfortable discussion. If you actually start looking at a manufacturer, they generally have one in my weight class, and then you have to consider, okay, what clothes do I have with me, what equipment do I have, what does the rescue gear weigh and so on, to end up with a starting weight that is in this... size range covered by the glider, or only slightly above, so that you don't risk losing your entire coverage.

[00:35:19] Well, as long as nothing happens, it's not an issue.

[00:35:22] **Lucian Haas:** Have you ever thought about what that means from an insurance perspective? For example, if you fly with a harness where you're over the weight limit, or you fly with a glider where you might already be slightly overloaded, what happens in that specific insurance situation? Have you ever talked to the DRV about that?

[00:35:44] **Frank Weber:** No, I haven't. I'm also a bit afraid of the answer I'd get. I mean, we're doing a podcast now, and in the end, I'll be sent away from every launch site because they all heard on the podcast that I'm too fat for my glider and shouldn't be launching here. That would be very annoying if that were the case, so we have to be careful about what we say. Okay. In the end, it's obviously a gray area.

[00:36:10] **Lucian Haas:** Although, nobody has a scale there anywhere. Well,

[00:36:14] **Frank Weber:** but in the end, if an accident were to happen—I mean, when do you need the insurance? If any kind of incident occurred, you'd first look at the pilot and see what they were flying, and if every piece of equipment has a different number on it than what's on the pilot's scale, that's already a problem.

[00:36:35] **Lucian Haas:** Yeah. Yeah, though the most likely thing is that you probably can't make any claims against the manufacturer. They'll just say, yeah, why? The harness was only approved up to 120, and now you weigh 130 or with the total weight, whatever. There was such a load on it that this seam burst, that has nothing to do with us, but it has something to do with your weight. So you probably can't argue with that.

[00:37:01] **Frank Weber:** That probably won't happen either. I mean, I don't have... so I have to... Yes. To be fair, with the harnesses, I don't get the feeling that they can't carry my weight; it's more a question of size, actually. So it's a marginal thing that it says 125 kilos and it would probably also handle 135. But rather the problem is that the waist belt is too tight or that these things can't be opened any further than for the size of a person corresponding to the standard. Or rather, corresponding to the standards.

[00:37:38] **Lucian Haas:** Let's broaden the focus a bit. You said it yourself, you're sometimes like the representative for obese pilots at launch sites. But there are other marginalized groups among pilots who might also have their difficulties. For example, very light female pilots who have trouble finding suitable gliders because they just get blown away by everything and can't make any forward progress. Or pilots with disabilities who, for example, sit in wheelchairs and still want to go flying. Compared to them, do you think the heavy pilots stand a bit differently in the spotlight?

[00:38:17] **Frank Weber:** I wouldn't presume to judge that. Of course, I know the problems I have, but I can't judge what kind of problems other people with various handicaps—whether being too light or having physical disabilities—might face. I would just wish that the scene would focus more on those who fly anyway. Like, despite being very old, despite being overweight, despite maybe not being able to walk properly or something similar. I remember well, we stood at the launch site once at the Embargo and watched a pilot together, and some of them...

[00:39:06] were terribly excited because he was always braking so one-sidedly during the climb. And down at the campsite, I then saw that he obviously had paralysis in his arm and couldn't move it properly. And the end result, of course, is that people first take a look and then there's a discussion where there are actually people who say, why is someone like that still flying, that's dangerous. He just wants to fly and is trying to compensate for his handicap. Even if it doesn't always look that great, as long as it's safe, you should be happy that it's not just elite athletes who manage to have such a wonderful hobby.

[00:39:47] **Lucian Haas:** From your perspective, what could manufacturers, flight schools, the DRV, or the entire scene do to somehow mitigate this sometimes hidden form of discrimination or to find new ways forward?

[00:40:04] **Frank Weber:** I don't even know if we're hitting the mark with the term "discrimination" regarding what I'm talking about. I would just wish that during the discussions and debates at the manufacturers, someone would simply say, "Look, there are people who fall outside the weight range we're currently covering, either above or below." And is it completely ruled out that we could label our gliders differently—meaning, at least test them differently—to ensure that's covered on one side? And on the other side, there would be reporting on people who have this hobby... someone once told me it doesn't matter at all whether you run fast or slow.

[00:40:52] Anyone who gets off their butt from the sofa on the weekend and goes out for a run is a runner. And not just the one who can run a marathon, and not just the one who clocks some time over 100 meters or 400 meters, but anyone who moves. A runner, period. Even if they're running in slow motion. And why can't we say that anyone who can get a paraglider up out there and take off, no matter what it looks like or how long it takes or how many attempts it takes, is someone who belongs to this flying scene? And that would simply be a desirable effect. But my point was simply, and that's why I approached you, that when you—I really value your podcast and I listen to it regularly—and I noticed that it's always about something, or at least at that point, it's already something different.

[00:41:45] Nowadays, it's also a lot about technology and other stories. For example, I found that rescue story from last week regarding the refugee rescue in the Mediterranean really interesting; I thought that was great. But ultimately, it's always just about the question of who climbed all the high mountains, who flew the longest distances, and who did the best triangles. And similar things. Of course, that's part of any sport. And of course, you're happy when there are such successes. But maybe there are also people who define themselves differently and who have dedicated themselves to this aviation sport without being capable of top-tier performances.

[00:42:27] **Lucian Haas:** That means, for example, you'd like to see an article in the DHV-Info about how people like you deal with their flying hobby? How do they have their fun? What problems do they have? And what could be done better by the scene or by the manufacturers?

[00:42:45] **Frank Weber:** I'm not even sure if there's a demand for it. I talk to people quite often, and of course, you get into conversations. And when you talk to people who fall outside the norm—especially in terms of weight—and you bring it up, they just say, "Well, you have to learn to live with it." Like, "Take it with a grain of salt." So many people notice it, they accept it, but I don't know if there's anyone besides me who feels a need for it to be addressed. But I did find it actually worth mentioning. You obviously did too, otherwise we wouldn't have made the podcast.

[00:43:30] **Lucian Haas:** Yes, I think it's very brave of you. And it's actually a shame that it requires courage, so to speak. But I can imagine that many people who might be overweight or have other handicaps in some way wouldn't want to present those handicaps in public. Because they might always experience being excluded in some way or having people whisper behind their backs or something like that. And then they think, "Yeah, I'm exposing myself by doing this. Do I really want to do that again? Or do I just want to enjoy my quiet flying hobby and stay way off to the side of the launch site because not many people see me?" And in a quiet moment, I'll take off, even if, like your example earlier, I have a slightly paralyzed arm or something, and then I just wait for there to be space for me, so that I don't obstruct anyone else and no one notices that I might be having some difficulties.

[00:44:28] **Frank Weber:** Yes, that exists. I'm convinced of that. And if you observe it—if you look at it with that perspective—it might also lead to the fact that one or another person looks around at the launch site and notices these different behaviors. But I am convinced that there are people who simply don't want to go into the public eye. I have the advantage that, based on my professional background and what I've already done in my life, I don't really present myself as a bullying victim. And because of that, it might not even be such a question of courage for me to do it. Yes. Yes. Yes. Maybe I can take it better than others. But maybe it's also a duty to say, okay, I'm facing the issue and I also admit, I'm heavier than others and have my problems in this sport because of it.

[00:45:20] **Lucian Haas:** Let's talk about some of the beautiful things towards the end. What is it about flying that fascinates you so much that you said you really wanted to do it, even though you probably had to assume that, given your physical condition, you weren't the most suitable candidate for it?

[00:45:37] **Frank Weber:** Yes.

[00:45:40] That's a quote from an X-Alps pilot who,

[00:45:47] who, in response to the question, said—and unfortunately that's not from me, so I don't want to claim it—who, in response to the question of how he got into flying, said, "the one who doesn't like flying is just fine et al."

[00:46:00] And there's something to that. So, flying is a dream of humanity. And for me, moving through the air is an incredibly uplifting, uplifting feeling, doing this wonderful sport without any additional technical aids, just merging with the elements. It's simply indescribably beautiful, it brings me an incredible amount. And yes, it fascinates me endlessly. I used to go diving a lot, I have to say. Even that, if you could examine it psychologically now, you could also say, yeah, back then he also had a weight problem every now and then. I haven't had it my whole life, though. I have a sort of sine wave weight development, where it goes up 40, 50 kilos and down 40, 50 kilos.

[00:46:49] I've also had many phases in my life where I was within the completely normal weight range, and yet there were always phases where my weight was simply exorbitantly high. And if you were to examine this from a depth psychology perspective, you'd say, okay, diving also has to do with weightlessness. Ultimately, when you fly and when you dive, you naturally free yourself from this terrible human who invented gravity. Newton was that guy, I think. He cursed us to stay on the ground. And the heavier you are, the more you notice those forces, of course. So flying is simply a dream of humanity.

[00:47:30] **Lucian Haas:** Since you're bringing up Newton like that, do you feel lighter when you're flying? Is it even more pleasant for the body?

[00:47:39] **Frank Weber:** Yes, of course. I mean, you feel almost weightless when you're flying. That's just how it is. It's like that with diving, it's like that with flying. Whether it's good for the body, that's always a question of how well the harness fits and if it pinches or anything like that. But at the end of the day, it's a great feeling. You can't just attribute it to the lack of weight, but simply everything that goes along with it. It's just the Lilienthal dream. In particular perfection with the paraglider.

[00:48:14] **Lucian Haas:** And is there a specific, or what do you mean by specific, type of flight that comes closest to your idea of flying, or your dream, or the feeling of flight that you enjoy most? Is it more soaring, or are you a super thermals flyer who says, hey, when it really goes up, that gives me a real high?

[00:48:36] **Frank Weber:** Well, I have to say, I tend to always look for the distance and go down to land whenever it gets really good lift, because I don't feel comfortable in a high orbit. For example, I'm going to Lake Garda this week. If you take off there, that's already the limit. I mean, when you fly over the lake, you're already really high, at least in my opinion. And that's a point where it's a mixed feeling. I find soaring very, very nice because you have a stronger connection to the terrain, simply because you're closer; it feels safer, even though it's only supposedly safer. Height is actually safety.

[00:49:22] But someone who looks down and is scared will tell you—it's always difficult. But any way of getting into the air is fun for me. And the moment it stops being fun, I just go land. That's up to everyone individually. I'm not the type who wants to be in the air for five hours. Before that happens, it'll already be too much for me and I'll land at some point. But I'm never going to win a cross-country flight world championship.

[00:49:50] **Lucian Haas:** And Lake Garda, are you doing a...

[00:49:52] **Frank Weber:** SIV training? No, I've actually done SIV training there before. Two of them. But I go there with my mother and my partner and we spend more or less a family vacation there. And I go, by the way, a bit of flying. Just for fun.

[00:50:12] **Lucian Haas:** Alright, Frank. Well, I wish you good flying weather, a good launch wind, and a great time at Lake Garda for this flight week—or I don't know, maybe it's longer, but in any case, for this period. I hope you have some great flights that you can then say, "That's what I've always dreamed of." Yes, thank you very much.

[00:50:44] This episode on the topic of tolerance is very close to my heart personally. Podz-Glitz carries the subtitle Stories from the Cosmos of Paragliding. And it is exactly stories like Frank Weber's that open up different perspectives on our beautiful hobby. The fact that he was willing to speak so openly and honestly about various handicaps and the associated difficulties is brave and deserves special recognition. Perhaps some manufacturers will even take this as inspiration to rethink, at least certain weight limits, when certifying paragliders and harnesses.

[00:51:23] If you enjoyed this episode, please leave a positive review on Spotify, iTunes, or whatever audio platform you use to listen to podcasts. This helps make Podz-Glitz better known in the paragliding scene. Or you can recommend the podcast right away in a personal conversation with your flying friends.

[00:51:44] I'm Lucian Haas and the producer of Podz-Glitz and Logleitz. As a freelance journalist, I also live off these offerings. However, when it comes to funding, I deliberately forgo ads, paywalls, or subscription models. Just as nature gives me the lift while flying, I rely on you as an enthusiastic listener and reader to provide financial lift. As a supporter, you can give as much as you want, or decide for yourself what such an offer is worth to you. If you're unsure what amount would be appropriate, here's a little help. A frequently chosen support amount is 5 euros per month. But regardless of what you pay, every amount contributes an important part to the sum that allows me to continue operating and developing Podz-Glitz and Logleitz for the paragliding scene in the future.

[00:52:37] And specifically, independently and ad-free. You can find all the necessary information on how your contribution reaches me at logleitz.blogspot.com. There, you'll find the "Fördern" menu item. Logleitz is spelled Lu-Glitz.

[00:52:57] Until next time. Don't fall from the sky. Ciao.

Français

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

Show notes

Frank Weber se mobilise pour les pilotes ayant différents handicaps : les groupes marginalisés ont aussi droit à leur rêve de voler.

Il y a des parapentistes qui ont un poids tel qu'ils ont du mal à trouver un équipement adapté. D'autres ne pratiquent plus le sport de manière aussi active pour d'autres raisons, que ce soit l'âge ou un handicap physique.

Ils aiment tous voler, mais au sein de la communauté aéronautique, ils se trouvent souvent en marge et sont parfois même ouvertement tournés en dérision.

Frank Weber connaît bien ce genre de choses par expérience personnelle. Il souffre d'une obésité marquée et vit, en tant que parapentiste, une certaine forme de discrimination — par exemple sous la forme de commentaires bien intentionnés en apparence, mais finalement dévalorisants.

Mais Frank ne se laisse pas décourager par cela.

Dans cet épisode 111 de Podz-Glitz, il prend courageusement la défense de toutes ces pilotes et pilotes qui se sentent parfois exclues en raison de limitations physiques. Il plaide pour plus de tolérance envers les groupes marginalisés dans la scène.

Le souhait de Frank Weber : nous ne devrions pas seulement reconnaître et célébrer le plus haut, plus vite, plus loin, mais surtout aussi, quand quelqu'un fait tout ce qui est en son pouvoir dans le cadre de ses possibilités pour réaliser son rêve de voler.

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 : Snowfall | Artiste : Scott Buckley

Publié sous CC-BY 4.0. www.scottbuckley.com.au

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/06/podz-glitz-111-toleranz.html>

Transcript

[00:00:08] **Frank Weber:** J'aimerais juste que l'on mette davantage l'accent dans la scène sur ceux qui volent quand même. Enfin, même s'ils sont très âgés, même s'ils sont en surpoids, même s'ils ne peuvent peut-être pas marcher correctement ou quelque chose du genre. Au final, bien sûr, les gens vont d'abord regarder et il y aura une discussion où certaines personnes diront : « Mais pourquoi celui-là vole encore, c'est dangereux. » Il veut juste voler et essaie de compenser son handicap. Et même si ça n'a pas toujours l'air très élégant, tant que c'est sûr, on devrait se réjouir que ce magnifique passe-temps ne soit pas réservé qu'aux super-athlètes.

[00:01:13] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:01:17] **Frank Weber:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:22] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Frank Weber et je suis Lucian Haas. C'est

[00:01:31] il y a des parapentistes qui ont tellement de poids sur la balance qu'ils ont du mal à trouver un équipement adapté. D'autres ne sont plus aussi sportifs pour d'autres raisons, que ce soit l'âge ou un handicap physique. Ils aiment tous voler. Pourtant, dans la communauté des pilotes, ils se retrouvent souvent en marge et sont parfois même ouvertement tournés en dérision.

[00:01:58] Frank Weber connaît très bien ce genre de choses par expérience personnelle. Il souffre d'une obésité marquée et, en tant que pratiquant de parapente, il est régulièrement confronté à une certaine forme de discrimination. Par exemple, sous forme de commentaires bienveillants en apparence, mais finalement dévalorisants. Mais cela n'empêche en rien Frank. Dans cet épisode 111 de Podz-Glitz, il prend courageusement la défense de toutes ces pilotes et pilotes qui se sentent parfois exclus à cause de limitations physiques. Il plaide pour plus de tolérance envers les groupes marginalisés de la scène. Le souhait de Frank Weber est que nous ne nous contentions pas de reconnaître et de célébrer uniquement le plus haut, le plus rapide, le plus loin, mais que nous le fassions aussi, précisément, quand quelqu'un fait tout ce qui est en son pouvoir, dans le cadre de ses capacités, pour réaliser son rêve de voler.

[00:02:52] Si vous aimez Podz-Glitz, vous pouvez soutenir mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez comment faire très simplement sur la chaîne associée de l'épisode 111 de Podz-Glitz, plus précisément sur la page Soutenir.

[00:03:13] Frank, on dit toujours que les grandes ailes ont de meilleures performances. Est-ce que tu te sens avantagé avec ton aile ?

[00:03:21] **Frank Weber:** Eh bien, la question est toujours de savoir s'il existe vraiment des ailes qui sont encore à leur place dans la classe ou la catégorie de poids dans laquelle je dois voler, et lesquelles il y en a encore ? Alors, pour être honnête, je ne me sens pas vraiment avantagé. Parce qu'il y a toujours la question de savoir dans quelle gamme de poids de l'aile on se situe. Et ensuite, est-elle grande ou plutôt petite ? Quelle aile voles-tu actuellement ? J'ai une Gin Evora pour le moment et j'ai aussi une Emotion 3 en parallèle, selon la catégorie de poids dans laquelle je me trouve.

[00:03:57] **Lucian Haas:** Et jusqu'à combien de kilos ils vont ? Enfin, jusqu'à quel poids peuvent-ils être chargés ?

[00:04:02] **Frank Weber:** 135 kilos pour l'Evora et 145 kilos pour le Podz-Glitz. Et sur

[00:04:10] **Lucian Haas:** avec quel poids tu te retrouves avec tout ton équipement ? Donc entre

[00:04:13] **Frank Weber:** Entre 135 et 145, 150 kilos. C'est comme ça. Ça bouge à peu près dans cette fourchette.

[00:04:24] **Lucian Haas:** Ça veut dire que si tu as un Evora de 135, là tu serais vraiment déjà à la limite supérieure, ou est-ce que tu le voles parfois en étant vraiment en surcharge ?

[00:04:32] **Frank Weber:** Oui, on peut dire ça. Ça arrive bien sûr. Ça arrive à tous les parapentistes de se mettre un jour sur une balance et d'évaluer leur poids. Et puis, il y a aussi la question de savoir combien de demi-poulets on se met sur le chemin vers le décollage, dans certaines circonstances. Et puis, bien sûr, quand on prend une bouteille d'eau ou un peu d'équipement en plus, on tombe souvent sur des gens qui ne sont certainement pas dans la catégorie de poids qu'ils s'estimeraient eux-mêmes. Mais pour moi, c'est en fait toujours au niveau de l'aile. Oui, c'est ça.

[00:05:08] **Lucian Haas:** Comme la plupart des auditeurs se disent probablement déjà : tu es un homme un peu corpulent. Comment on se sent, je vais être franc et direct, en tant que gros dans la scène du parapente ? Eh bien, c'est...

[00:05:20] **Frank Weber:** C'est vrai que beaucoup de choses au sein de la scène du parapente sont très axées sur la performance, la haute performance et sur le plus haut, le plus rapide, le plus loin. Et on se sent parfois un peu comme une catégorie à part. Je ne suis pas le genre de personne à faire du harcèlement. Ce n'est tout simplement pas dans ma nature. Mais si on avait une sensibilité plus fine, on pourrait avoir quelques problèmes avec ça. On le remarque bien sûr. Ce n'est souvent pas dit. Mais quand on est au décollage, il y a déjà des gens qui observent et qui attendent de voir ce qu'il va bien vouloir faire avec son poids. On remarque déjà. On est un peu le "paradis bizarre". Un oiseau de paradis à plusieurs égards.

[00:06:06] Et je peux vous dire que l'équipement disponible sur le marché n'est pas forcément adapté aux personnes qui sortent de la norme, à bien des égards. Particulièrement en ce qui concerne le poids.

[00:06:19] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il arrive que tu remarques, parfois au décollage ou n'importe où, qu'on parle dans ton dos, que des commentaires fusent ? Genre, pourquoi a-t-il commencé à voler ? Enfin, qu'on ne te fait pas confiance ou qu'on se dit que tu es trop lourd sur le site ?

[00:06:34] **Frank Weber:** Oui, ça existe. Alors, quand je pense au début de ma carrière en parapente, entre guillemets, il est bien sûr vrai qu'on met plus de temps, tout simplement, à exécuter des choses physiquement que des personnes plus sportives, mieux entraînées et aussi plus minces. C'est comme ça. J'ai eu, il faut peut-être le préciser à nouveau, j'ai eu une grave maladie et je suis en phase de convalescence. Et dans cette phase, je suis arrivé moi-même à la conclusion de refaire une sorte de "bucket list". Qu'est-ce que tu veux encore faire dans la vie ? Et l'un d'entre eux, c'était justement voler. Et j'ai été marié pendant presque 15 ans avec une femme médecin, une ophtalmologue, qui m'a toujours dit que déjà mon problème oculaire m'exclurait, donc ma vue m'empêcherait de prendre un avion ou autre chose.

[00:07:29] Ça m'a rappelé qu'un ami m'avait dit : « Je ne veux plus voler. » Et il m'avait dit il y a bien, bien longtemps : « Écoute, le parapente, c'est idéal parce que tu n'as besoin de personne. Tu peux le faire tout seul, tu montes dans un télésiège, tu vas en haut, tu déploies ton parapente et tu voles en descendant. » C'était quelque chose dans quoi je me suis reconnu. Et j'ai effectivement appelé une grande école de vol pour demander s'il était possible, avec les quelques chimiothérapies que je venais de subir et un fort surpoids, qui en résulte aussi en partie, d'apprendre le parapente. Et on m'a répondu au téléphone : « Si tu peux faire cinq ou dix pas en avant, alors tu peux aussi faire du parapente. »

[00:08:15] Ça m'a beaucoup motivé et ça m'a poussé à suivre effectivement un cours pour débutants. Mais lors du cours de base, on arrive très vite à un point où l'on se rend compte qu'on n'est pas aussi parfaitement apte physiquement que les autres. J'ai donc mis très, très longtemps, fait énormément d'exercices sur la pente d'entraînement, jusqu'à ce que je puisse me coordonner. Parce qu'il y a une différence entre monter une pente d'entraînement et rester là-haut avec un pouls de 280 en essayant de se coordonner et de développer une sensation pour l'aile. Ou bien, monter tranquillement en trotinant pour tenter l'essai suivant. C'est tout simplement une différence. Et la conscience corporelle est aussi, au final, une question de condition physique et de poids corporel.

[00:09:08] Et si on ajoute au fait que, dans la règle, tout ce qui nous entoure est trop serré, à commencer par le matériel de harnais, alors ce n'est évidemment pas si simple. Mais je ne veux pas rejeter la faute sur le matériel. Ça dépend aussi énormément de la personne. Et au bout du compte, chacun est le forgeron de son propre poids, en quelque sorte. Mais il y a beaucoup de facteurs qu'on ne peut pas influencer si facilement. Et c'est pour ça qu'il était important pour moi d'en parler aussi, du fait qu'il y a des gens qui pratiquent des sports comme le parapente avec des handicaps, que ce soit le poids ou d'autres limitations. Ils s'amuse quand même et veulent quand même être pris au sérieux dans la scène.

[00:09:49] **Lucian Haas:** Est-ce que l'école de vol était vraiment équipée pour encadrer un élève avec ton poids ? Ou alors, on se loue aussi le matériel au début. Est-ce qu'il y avait bien la aile et le harnais adaptés pour toi ? Oui, au final c'est...

[00:10:03] **Frank Weber:** ...toujours dans la partie haute. Ils ont déjà ça. On peut aussi avoir des petits tandems, il y a des gens que je connais qui volent en petits tandems quand on dépasse encore plus en poids que moi. Ça existe aussi. Mais c'était déjà là. Ce qui n'est pas là, c'est l'accompagnement personnel dont on a parfois besoin quand on sort des normes en termes de performance. Et il y a beaucoup de gens dans ce cas. Il y a bien sûr eu des choses qui se sont passées, où un ou l'autre moniteur de vol t'a dit : en fait, ce n'est pas du tout un hobby pour toi, abandonne. Tu n'apprendras jamais à voler et tu n'arriveras jamais à coordonner tes mouvements. Tu n'as aucune conscience corporelle, aucune finesse pour ça. Ça ne marchera jamais pour toi. Ça m'a poussé à devenir encore plus déterminé.

[00:10:49] D'autres auraient probablement fini par arrêter.

[00:10:52] **Lucian Haas:** D'où ça vient, ce côté où tu n'es pas forcément un acharné, mais plutôt le genre de gars qui se dit : « maintenant, encore plus » ? Je sais...

[00:10:59] **Frank Weber:** Je ne sais pas d'où ça vient. Je pense que c'est un peu ancré dans mon caractère. Mais quand on a vécu des choses où il s'agit de vie ou de mort... Enfin, pour en parler par rapport à ma maladie, on développe peut-être un autre rapport aux défis. Mais ce n'est qu'une supposition. Je ne sais pas.

[00:11:22] **Lucian Haas:** Est-ce que tu reçois encore parfois ce genre de commentaires aujourd'hui ? Enfin, pas de la part des instructeurs de vol, mais de collègues pilotes ? Ou peut-être plutôt de parfaits inconnus qui te diraient : « Hm, est-ce que c'est vraiment le bon sport pour toi ? »

[00:11:34] **Frank Weber:** C'est comme ça : si tu vas, par exemple, d'un parking au décollage quelque part à Annecy. Pour beaucoup, c'est facile, mais pour moi, c'est difficile de monter avec tout le matériel, même si c'est un court trajet. Et là, quelqu'un passe à côté de toi et dit : « Oh, c'est super que tu pratiques ce sport et que la montée te fasse du bien. » C'est évidemment intrusif, si on veut. Si on transpose ça à n'importe quelle autre situation, sur des caractéristiques physiques, en général, personne n'a vraiment envie d'entendre ça. Si quelqu'un, je ne sais pas, boitait ou avait un autre handicap, on ne dirait pas : « Oh, ça te fait du bien d'entraîner ta jambe » ou autre chose. On s'abstenirait carrément par simple courtoisie.

[00:12:22] Et ça arrive vraiment. Et en plus, tant que tout se passe bien et que tu fais un beau décollage, tout est parfait. Mais dès que tu as, comme ça arrive à tout le monde, un abandon qui n'est peut-être pas très élégant, tu remarques bien que les gens discutent de savoir si tu avais vraiment ta place sur ce décollage. C'est juste comme ça.

[00:12:46] **Lucian Haas:** Comment gères-tu ce genre de situations ? Tu le prends juste pour toi ? Tu fais comme si de rien n'était ? Ou est-ce que tu en parles déjà avec les gens sur le site de décollage ?

[00:12:54] **Frank Weber:** Oh, j'ai déjà dit à des gens que je suis d'ailleurs le représentant des intérêts des parapentistes obèses. Si vous avez des questions, je peux volontiers y répondre. Sinon, ce n'est pas le sujet pour l'instant. Je n'ai pas vraiment de appréhensions avec les gens. Et ça ne me dérange pas si quelqu'un s'emporte un peu. Ce n'est pas extrême non plus. Je rencontre aussi régulièrement énormément de gens qui me perçoivent totalement sur un pied d'égalité et avec qui il n'y a aucun problème, même dans le domaine des moniteurs de vol. Et là, on remarque par exemple qu'il est bien sûr utile que l'un ou l'autre vous dise un jour : « Écoute, tu dois simplement t'entraîner encore plus ou plus souvent. » Au lieu de faire le contraire de ce qu'on vient de dire, au lieu de dire systématiquement : « Écoute, ça se passe super bien pour toi », alors qu'on sait que c'était un décollage qui était en fait sur le point de finir en accident.

[00:13:48] Ça ne sert à rien non plus. Au final, c'est la ligne entre encourager et exiger qui est la bonne médecine, surtout en ce qui concerne une école de pilotage. Mais rejeter les gens parce qu'ils ne rentrent pas dans la norme, je trouve ça incroyablement difficile.

[00:14:07] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a des choses, par rapport au vol, pour lesquelles tu te dis d'emblée : « ça, c'est pas pour moi, je ne peux pas le faire » ?

[00:14:17] **Frank Weber:** Non, mais c'est bien sûr vrai que si je pars maintenant, je fais attention à avoir un peu de vent. Je ne vais pas forcément prendre de vitesse en arrière avec zéro vent en pensant que je vais battre un record de sprint avec l'aile, mais j'attends simplement que les conditions soient telles que je sache que je peux partir en sécurité et prendre de la vitesse en arrière ou bien faire un départ vers l'avant. Mais après, j'aime quand même avoir un peu de vent de face, parce que courir avec un poids plus élevé est simplement plus difficile. Ça n'a pas l'air très élégant et ce n'est pas très sûr non plus.

[00:14:53] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a aussi des jours de haute pression, sans vent ou avec très peu de vent, où tu te dis que ce n'est pas vraiment une journée de vol pour toi ? Est-ce qu'il faut aussi un peu changer sa façon de voir la météo aéronautique ?

[00:15:06] **Frank Weber:** Je ne sais pas s'il faut repenser la météo, mais quand je suis au décollage et que j'ai l'impression que ça va être difficile pour moi ou que ce n'est pas sûr, alors je ne veux pas décoller et je redescends, soit en voiture, soit à pied. Pour moi, c'est donc une situation préférable d'être en bas et de se dire qu'on serait peut-être mieux en haut, plutôt que d'être en haut et de se dire qu'on voudrait être en bas. C'est comme ça au final. Une fois en l'air, tout est assez simple. Décoller et atterrir, c'est un sacré défi pour quelqu'un qui a moins de conscience corporelle. C'est tout simplement ça. Je fais ça depuis un moment maintenant et, de ce fait, je m'en sors plutôt bien maintenant.

[00:15:53] Mais le chemin est simplement plus long, et ce serait bien d'avoir une meilleure compréhension de cela dans ce sport.

[00:16:02] **Lucian Haas:** Comment as-tu vécu la période Corona, au fait ? Je veux dire, à beaucoup d'endroits, pendant un certain temps, les trains ne circulaient plus ou on n'avait pas le droit de voyager, et il n'y avait que le Hike and Fly ou des trucs du genre qui étaient possibles. C'était certainement le genre de situation où tu te dirais : « Monter 600 mètres de dénivelé maintenant, ce n'est pas ce que mon corps aime faire. » Exactement.

[00:16:22] **Frank Weber:** C'est comme ça. En fait, pendant la période du Covid, j'ai eu la chance de pouvoir voler par moments. Je suis beaucoup allé à l'étranger là où c'était encore possible à ce moment-là, à Tenerife. Au début, quand ce n'était pas encore si fort, j'étais allé en Afrique du Sud. J'étais en Albanie. J'ai fait beaucoup de voyages en avion là où c'était possible. Et quand on ne pouvait pas voyager, on ne pouvait évidemment pas voler non plus à beaucoup d'endroits, sauf peut-être ici chez moi en Allemagne centrale sur la montagne locale. Quelque part, ça passait, mais c'était déjà moins. Mais là, je ne fais pas de tour en Hike and Fly,

[00:17:07] où je ne fais que monter une montagne pendant trois jours. C'est en fait difficile pour moi de réussir à faire ça.

[00:17:14] **Lucian Haas:** Et qu'en est-il du vol en treuil ?

[00:17:16] **Frank Weber:** Je fais aussi du treuil de temps en temps, même si le treuil a déjà du travail quand je suis accroché. C'est comme un décollage en tandem

[00:17:25] **Lucian Haas:** ... alors. On ne peut régler le treuil qu'à une force de traction maximale de 130 kilos et il sera probablement toujours réglé comme ça pour toi. Exactement. Mais je veux dire, tu vas probablement monter encore plus haut que le tandem classique qui décolle ensuite.

[00:17:37] **Frank Weber:** C'est comme ça, oui. On a ici une superbe section, dans mon club ici sur place, une superbe section où on peut voler jusqu'à un kilomètre et demi. Où on peut poser du câble de remorquage. C'est donc déjà une belle section de treuil et j'y vole aussi de temps en temps. Pour moi, c'est relativement sans problème. Mais même là, le décollage était difficile. La coordination corporelle fait aussi partie du décollage au treuil. La course, l'équilibrage, le ressenti quand on est sous stress, quand le poulx monte, le sentiment de savoir ce que fait l'aile au-dessus de moi. J'ai donc, enfin, mes premiers vols au treuil, ils se sont souvent terminés au sol. Autrement dit, avec des abandons de décollage et des chutes, avec les jambes écorchées ou quelque chose comme ça.

[00:18:25] C'est déjà arrivé. Quand j'y repense, ça va bien maintenant, parce qu'à un moment donné, le déclic finit par se faire chez moi aussi. Mais ça prend juste plus de temps, parce que je n'ai pas une très bonne coordination corporelle.

[00:18:36] **Lucian Haas:** As-tu déjà vécu des situations vraiment dangereuses qui seraient liées, d'une manière ou d'une autre, à ton poids corporel plus important ?

[00:18:47] **Frank Weber:** C'est certain qu'il y a eu des situations au décollage où, si tu n'arrives pas à maintenir une certaine tension corporelle, tu te retrouves forcément de plus en plus enfoncé dans le sellette. Ça veut dire que tu ne peux pas toujours empêcher ce mouvement d'enfoncement dans le sellette lors d'un tel décollage, ou alors c'est très difficile, parce que tu n'arrives pas à avoir la tension corporelle nécessaire malgré la poussée ; à l'instant où un ventre se retrouve entre les deux et qu'une sangle appuie dans un sellette trop serré, tu te fais enfoncer et tu ne peux probablement pas en sortir assez vite pour être prêt à courir dans certaines circonstances. Là, ça dépend évidemment de l'endroit où tu es et de ce que fait l'aile quand tu te fais enfoncer. Et finalement, au début, il faut bien sûr d'abord s'habituer à se défaire d'un réflexe de freinage, pour que les bras ne partent pas vers le bas.

[00:19:39] C'est clair que tu ne peux pas le Stall directement. Donc, avant de réussir à réduire le fait de se laisser enfoncer dans le sellette, j'ai d'abord dû réduire le réflexe de soutien pour ne pas provoquer immédiatement une quelconque situation. Il y a déjà eu plusieurs décollages dans ma vie où je pense que l'air s'est arrêté au décollage. Ça est arrivé, mais je suis très content que, touche, touche, touche, rien ne se soit passé dans ce contexte, enfin rien de grave au moins. J'ai eu une situation en Albanie, par exemple, où je me suis aussi laissé enfoncer dans le sellette, j'ai volé sur une certaine distance, mais là, le sol est revenu et comme je n'avais pas réussi à sortir du sellette, je me suis pratiquement crashé là-bas.

[00:20:31] L'aile m'a dépassé, s'est écrasée devant moi juste à côté d'un troupeau de moutons. Et le seul truc à quoi je pensais à ce moment-là, c'était : j'espère que les moutons ne vont pas se ruer sur le parapente. Parce que comme j'étais dedans, ils auraient pu m'entraîner avec eux, et ce à quoi je ne m'attendais pas, c'est que les chiens de berger albanais ne trouvaient pas ça drôle. Ils sont arrivés direct et à un moment donné, je me suis dit : enfin, les chiens ne sont pas drôles non plus, et il n'y a pas de berger pour les siffler. Ils ont cru qu'une énorme bête arrivait pour attaquer leurs moutons depuis le ciel, et au final, ce sont mes collègues pilotes et le moniteur qui ont dû intervenir à cause de la panique des chiens. Le moniteur a fini par lancer une radio après le chien, ce qui a fini par l'éloigner.

[00:21:20] Mais ça aurait été assez drôle, d'un point de vue du DAV et des statistiques, d'être dévoré par un chien en faisant du parapente. Ça n'arrive probablement pas très souvent.

[00:21:30] **Lucian Haas:** Parlons un peu technique. Tu as déjà dit à plusieurs reprises que le sellette était très serré ou trop serré. À quel point est-ce difficile ? À quel point est-ce dur de trouver du matériel adapté pour des gens comme toi ? C'est incroyablement difficile.

[00:21:49] **Frank Weber:** En général, ça commence déjà par le fait que sur le sellette, il est indiqué 125 kilos. Charge maximale. Oui, exactement, charge maximale. Maintenant, toi, tu pèses peut-être 120 ou 125 kilos, et en plus tu as un peu de matériel avec toi et bien sûr tu as des vêtements sur toi, parce qu'on parle généralement d'un poids sans vêtements. Et de ce fait, tu es automatiquement déjà au-dessus du poids maximal autorisé pour le sellette. Ça ne fera rien au sellette, mais au niveau du ressenti et de l'aspect sécurité que l'on garde en tête, tout cela joue évidemment toujours un rôle quand on sait qu'on est à la limite. Je ne comprends pas non plus pourquoi tous les fabricants fixent cette limite magique de 125 kilos.

[00:22:38] Probablement que si on testait ces trucs avec 145 kilos, ils n'auraient pas de résultats différents. J'en suis bien convaincu. Mais on s'est fixé une sorte de ligne quelque part, où on se dit, d'accord, ça s'arrête là. Comme certains stylistes de mode qui disent simplement que leur collection s'arrête à la taille 54, parce qu'ils ne veulent pas voir les gens plus larges dans leurs vêtements. Et apparemment, c'est une situation similaire chez les fabricants de parapentes et de sellettes. Du coup, pour tous ceux qui ont du ventre, c'est-à-dire s'ils sont plus larges sur la morphologie, ces ceintures abdominales sont généralement très, très serrées. On arrive à les enfiler, mais dès que le sellette, c'est-à-dire l'aile, tire vers le haut, la ceinture abdominale se tend naturellement, ce qui fait qu'on se retrouve compressé dans le sellette.

[00:23:34] Cela signifie que ce ressortement, que l'on a déjà généralement au décollage, est bien sûr accentué par le fait que la ceinture abdominale est légèrement ressentie vers l'arrière. Si on avait simplement 10 cm de longueur en plus dans la ceinture abdominale, que l'on pourrait régler, le sellette ne dériverait probablement pas autant. Je veux dire, ça dépend bien sûr toujours de la distance entre les mousquetons. On

[00:24:01] **Lucian Haas:** Tu pourrais aussi faire comme ça : tu te dis, d'accord, pour le départ, je sais que j'ai ce volume abdominal, donc je l'ouvre de 10 cm de plus. Et après le départ ? Oui. Non, non, le

[00:24:10] **Frank Weber:** c'est toujours tout ouvert, il faut que tu te l'imagines comme ça.

[00:24:12] **Lucian Haas:** Oui, je veux dire, mais c'est tout ouvert et tu dis que c'est trop étroit là. Et si tu disais maintenant que tu lui donnes juste 10 cm de plus, que tu pourras ensuite resserrer un peu pour ramener l'écart des mousquetons dans des zones raisonnables.

[00:24:23] **Frank Weber:** à avoir.

[00:24:23] **Lucian Haas:** Pour ça, il te faudrait 10

[00:24:24] **Frank Weber:** ... de centimètres de sangle en plus. Ça, c'est clair, oui. Et tu ne les as pas. OK. Tu ne peux pas juste détacher la ceinture abdominale et en mettre une nouvelle, sinon tu n'as plus l'homologation. C'est un composant du sellette. Tu ne peux pas juste échanger un truc. Donc la ceinture abdominale est dessus,

[00:24:41] **Lucian Haas:** fixe. Est-ce qu'il existe seulement des sellettes sur le marché où on voit qu'un fabricant s'est penché sur la question ? Ou est-ce qu'il faut simplement dire qu'avec mon handicap, je dois accepter ce moins de manière générale ?

[00:24:55] **Frank Weber:** Alors, j'ai maintenant un SkyWall Cruise. C'est quasiment le sellette avec lequel je m'en sors le mieux avec ma morphologie. Mais ça a un rapport, c'est aussi un truc : on le gonfle. Il y a un protecteur gonflable à l'intérieur qu'on peut gonfler. Et si tu ne le gonfles pas complètement, alors tu as automatiquement plus d'amplitude. Bien sûr, si le protecteur n'est pas complètement gonflé, ça finit par impacter un peu la sécurité si quelque chose arrive et que tu as besoin du protecteur. Mais en échange, tu as simplement plus d'espace vers l'avant parce que ça se resserre moins. Mais je n'ai pas encore vu de sellette. Il est censé en exister sur mesure, mais je n'en ai pas encore vu pour l'instant.

[00:25:40] Je n'ai pas encore fait ce pas. Mais je n'ai pas encore vu de sellette où on pourrait dire qu'il reste de la place pour ajuster encore un peu plus loin. Enfin, où il reste quelque chose de la sangle quand on l'ajuste, tu vois, pour la direction que je veux prendre. En fait, elles sont toutes à la limite.

[00:25:57] **Lucian Haas:** Tu viens de mentionner le protecteur en disant que pour mon Cruise, je peux laisser un peu d'air ou ne pas le gonfler complètement pour avoir un peu plus de place. Le problème, c'est qu'il ne se gonfle pas complètement. Oui, c'est une grande sécurité. Eh bien, en principe, tous ces protecteurs qui sont homologués sont testés avec un corps d'essai standardisé où il y a environ 50 kilos à l'intérieur. Et c'est avec ça qu'il frappe en bas et qu'il obtient son homologation. En fait, tu devrais dire que probablement quand on dépasse 120 kilos ou autre chose, il faudrait au lieu de 15 centimètres de mousse, idéalement 20 centimètres de mousse pour obtenir peut-être un rapport de sécurité similaire. Est-ce qu'il y a ce genre de réflexions lors de l'achat du sellette, où tu te dis, j'ai regardé si je pouvais en avoir un genre de ce type ? Ou est-ce qu'on prend automatiquement le risque plus élevé et qu'on se dit, je dois juste l'accepter ?

[00:26:47] **Frank Weber:** Eh bien, au bout du compte, c'est comme ça : pour le Cruise, je pourrais le gonfler davantage, jusqu'à la limite maximale. Il protégerait probablement mieux que s'il était moins gonflé. Mais alors, je paie un prix différent, il devient plus serré. Et si je venais à équiper un sellette du marché avec un protecteur en mousse plus épais ou autre chose, j'aurais encore le problème que le corps ne rentre plus. Tout doit toujours être en équilibre quelque part. Et le simple fait de rajouter quelque chose ne veut pas dire que c'est testé. Il faut aussi voir les choses comme ça. C'est pareil pour les... prenons un mousqueton, par exemple, il y a écrit 120 kilos sur chacun d'eux.

[00:27:32] C'est... Maintenant, on pourrait dire qu'on a deux mousquetons, mais chaque mousqueton individuel devrait aussi tenir. Et pour les ailes, il y a un point que je ne comprends pas du tout. Presque toutes les ailes, j'en connais exactement deux exceptions, s'arrêtent à 135 kilos dans la plus grande catégorie. Maintenant, on pourrait bien dire, enfin d'accord, il n'y a pas énormément de pilotes obèses pour qui une aile plus grande serait réellement rentable. Ou que ce serait trop cher pour les fabricants. Mais la question est : est-ce que ce ne serait pas, pour autant d'efforts, simplement ajouter 10 ou 15 kilos lors du test de la plus grande taille, pour garantir au moins la sécurité de ceux qui évoluent dans la limite ?

[00:28:24] Ce serait déjà très utile pour moi et pour plusieurs autres personnes que je connais.

[00:28:30] **Lucian Haas:** Alors, j'ai regardé à l'avance sur Paraphil, sur Finder.at, j'ai juste tapé : je cherche une aile de classe AB qui doit aller jusqu'à 140 kilos. On peut entrer son poids de corps et ils ajoutent toujours genre 15 kilos. Donc j'ai mis 125 kilos, et il dit que ça va jusqu'à 140. On m'a affiché, un peu différemment de ce que tu dis là, au moins 16 ailes différentes. J'en retirerais deux parce qu'elles sont vraiment juste comme des "highlighter", des ailes de classe B avec des calculs de surcharge, pour que ce soit encore plus chargé là-dessus. Mais comme ailes classiques, il y en avait déjà quelques. Mais c'étaient presque tous des modèles non orientés performance, mais en fait presque toutes des ailes A ou vraiment juste du Low-B.

[00:29:20] **Frank Weber:** Oui, des ailes de classe A ou alors des ailes qui ont ça dans la plage étendue. On peut voir que dans la plage étendue, on est encore à la maison, mais le poids de décollage recommandé reste un poids de décollage recommandé. Mais le poids recommandé

[00:29:35] **Lucian Haas:** Le poids de décollage, c'est juste le poids de décollage recommandé.

[00:29:35] **Frank Weber:** Quand je dépasse ça, je n'ai pas vraiment atteint, de mon point de vue, une partie de ce que j'essaie d'obtenir avec le parapente. Donc, je serais content s'il y en avait un avec un poids de décollage recommandé de 145 ou 140 kilos, pour être quelques pourcents en dessous de la limite supérieure, simplement pour avoir une marge de

sécurité supplémentaire.

[00:30:05] Mais 16 ailes, ça dépend, je ne sais pas quels fabricants étaient concernés, mais prenons l'exemple de celui sur lequel j'ai volé précédemment, c'était un Skywalk Mescal, le Mescal 6 avait une plage de 95 à 135 kilos en L, parce qu'il n'y avait plus de XL. Ça veut dire qu'à un moment donné, on a supprimé le XL, il y en avait encore un sur le Mescal 5, c'est mon hypothèse, je ne veux rien affirmer, si on commence une énorme discussion sur Skywalk en écoutant le podcast, on ne le fera peut-être pas, mais il n'y a plus que le L maintenant, donc ça veut dire que l'aile s'arrête au L et qu'elle a soudainement une plage de 40 kilos de large.

[00:30:53] Donc ça devrait être possible, si on a simplement supprimé le XL et donc une taille, à savoir les 115 à 135 kilos qui existaient encore sur le Mescal 5. Alors ça devrait aussi être possible, pour les autres fabricants, de simplement charger une aile au-delà de 135 kilos lors du test et de voir si elle perd réellement ses caractéristiques d'aile A, B ou peu importe.

[00:31:22] **Lucian Haas:** Bien que la difficulté ne soit probablement pas de savoir s'il perd sa classification, je pourrais imaginer que la difficulté soit peut-être même le test de charge, parce qu'ils devraient peut-être concevoir les suspentes de manière totalement différente pour pouvoir supporter ces charges nettement plus élevées. Donc, on peut utiliser des suspentes un peu plus fines, et peut-être avec ça des suspentes moins chères, que si on avait une grande taille d'aile qui devrait alors avoir des suspentes correspondamment plus épaisses.

[00:31:50] **Frank Weber:** Mais Lucian, on ne parle pas d'une taille d'aile supplémentaire. On parle simplement de voir si l'aile XL existante, si on regarde les ailes, elles font entre 28 et 32 mètres carrés dans la plus grande taille. Et au niveau de la surface, de la surface projetée, il y a moins de différences. Et probablement dans la zone A et Low-B pour les suspentes, je ne sais pas si tu vas me contredire, mais je ne peux pas imaginer que l'aile S ou XS utilise autant de suspentes différentes que l'aile XL du même fabricant.

[00:32:35] Donc, il s'agit juste de dire : pourquoi est-ce que je ne peux pas regarder si je pourrais aussi autoriser la même aile jusqu'à 145, celle que j'ai autorisée jusqu'à 135 ? Parce que si chez Mezcal, on autorise soudainement la taille L jusqu'à 135 kilos, alors c'est, enfin, l'aile est probablement l'ancienne Mezcal 5L, juste dans la catégorie de poids supérieure.

[00:32:59] **Lucian Haas:** Donc en gros, il est surchargé. Oui, normalement ça devrait passer.

[00:33:03] **Frank Weber:** Alors probablement. Je ne sais pas. Je ne suis pas... je ne suis pas un concepteur de parapente.

[00:33:07] **Lucian Haas:** Comment ça se passe pour le parachute de secours, au juste ?

[00:33:11] Rettung... Est-ce qu'il y a aussi des problèmes de choix ? Ou est-ce que tu dis non, là c'est bon, parce qu'il y a aussi des aile à moteur et d'autres trucs qui vont jusqu'à 160 kilos, donc le choix est en fait assez large ?

[00:33:20] **Frank Weber:** Je n'ai jamais eu de problème avec le choix des suspentes, mais elles sont évidemment plus grandes. Ça veut dire qu'elles sont plus volumineuses, qu'elles pèsent plus lourd et qu'elles modifient le balancement de l'autre côté. Donc, si ta suspente est plus lourde, tu te retrouves à nouveau à l'endroit où tu es déjà... Si tu es déjà limite, tu vas finir par prendre rapidement quelques centaines de grammes, voire peut-être un kilo, avec ce que tu transportes, ce que tu n'aurais pas forcément avec la suspente plus petite. Et un autre point qui plaide pour le fait qu'on pourrait simplement ajouter 10 kilos à l'arrière.

[00:33:54] **Lucian Haas:** Ce qui ferait probablement juste un mètre carré de plus, peut-être, de la surface de la poulie.

[00:33:59] **Frank Weber:** Non, je ne parle pas de la zone de secours, pas du grand sac de secours. Le grand est assez grand, mais il est plus lourd que le petit. Et il est bien sûr dans ton sellette. Et si avant... Enfin, si maintenant ton équipement pèse probablement 10 kilos, qu'est-ce que tu dis ?

[00:34:19] **Lucian Haas:** Au total ? Non, j'arrive déjà à... Enfin, avec tout le matos que j'ai dans le sac à dos, j'atteins généralement déjà les 15 kilos.

[00:34:27] **Frank Weber:** Ok, si tu as 15, moi j'ai 18, tu vois ? Et avec ça, ma plage devient plus petite vers le haut, même si je n'ai plus autant de marge. Mhm. C'est toujours... C'est ce que beaucoup ne peuvent pas comprendre. Quand je discute de savoir si je prends une aile en M ou en L et qu'il reste encore une taille après, c'est une discussion confortable. Si tu commences seulement à regarder chez un fabricant, ils ont généralement un modèle pour ma catégorie de poids et tu dois ensuite réfléchir : ok, quels vêtements j'ai avec moi, quel équipement j'ai, combien pèse le secours et ainsi de suite, pour avoir au final un poids de départ qui est dans... l'ordre de grandeur couvert par l'aile ou juste légèrement au-dessus, pour ne pas risquer de perdre toute ta couverture.

[00:35:19] Tant que rien ne se passe, ce n'est pas un problème.

[00:35:22] **Lucian Haas:** T'es déjà penché sur ce que ça implique au niveau des assurances ? Enfin, si par exemple tu voles avec un sellette pour lequel tu dépasses le poids, ou si tu voles avec une aile que tu as peut-être déjà un peu surchargée, quelle est la situation correspondante au niveau des assurances ? Tu en as déjà parlé avec la DRV ?

[00:35:44] **Frank Weber:** Non, je ne l'ai pas fait. J'ai aussi un peu peur de la réponse qu'ils vont donner. Enfin, on fait un podcast là, et à la fin, on va me renvoyer de chaque décollage parce que tout le monde aura entendu dans le podcast que je suis de toute façon trop gros pour mon aile et que je ne devrais pas décoller ici. Ce serait évidemment très agaçant si c'était le cas, alors il faut qu'on fasse un peu attention à ce qu'on dit. OK. Au final, c'est quand même une zone grise.

[00:36:10] **Lucian Haas:** Bien que personne n'ait de balance quelque part. Enfin,

[00:36:14] **Frank Weber:** mais au bout du compte, s'il y a un accident, enfin, quand a-t-on besoin de l'assurance ? S'il y a n'importe quel incident, on va d'abord regarder le pilote, voir ce qu'il a piloté et si tout est conforme, parce que si partout il y a un chiffre différent de celui sur la balance du pilote, c'est déjà pas terrible.

[00:36:35] **Lucian Haas:** Oui. Oui, bien que le plus probable soit que tu ne puisses pas réclamer de recours auprès du fabricant. Il dira alors : « Pourquoi ? Le sellette n'était homologué que jusqu'à 120, et si maintenant tu pèses 130 ou avec un poids total, peu importe. Il y avait une telle charge que cette couture a lâché, ça n'a rien à voir avec nous, ça a plutôt à voir avec ton poids. » Donc, là, tu ne pourras probablement pas discuter.

[00:37:01] **Frank Weber:** Ça n'arrivera probablement pas non plus. Enfin, je n'ai pas... enfin, je dois dire. Oui. Pour être honnête, concernant les sellettes, je n'ai pas l'impression qu'elles ne supportent pas mon poids, c'est plutôt une question de taille en fait. C'est un détail, le fait qu'il soit écrit 125 kilos alors qu'il supporterait probablement 135. Le problème, c'est plutôt que la ceinture abdominale est trop serrée ou que ces éléments ne peuvent pas s'ouvrir davantage que pour la taille d'une personne correspondant aux normes. Ou plutôt, correspondant aux normes.

[00:37:38] **Lucian Haas:** Élargissons un peu le focus. Tu as dit toi-même que tu es parfois, sur les sites de décollage, la représentante des pilotes en surpoids. Mais il y a d'autres groupes marginalisés parmi les pilotes qui ont peut-être aussi leurs difficultés. Par exemple, des pilotes très légères qui ont du mal à trouver les aile adéquates parce qu'elles se font complètement emporter par toutes et n'arrivent plus à avancer. Ou des pilotes en situation de handicap qui, par exemple, sont en fauteuil roulant et veulent aussi aller voler. Par rapport à eux, penses-tu que les pilotes en surpoids sont un peu différemment positionnés ?

[00:38:17] **Frank Weber:** Je ne me permettrais pas de porter un tel jugement. Je connais bien mes propres problèmes et je ne peux pas juger des difficultés que d'autres personnes avec des handicaps, qu'ils soient liés au poids ou à des problèmes physiques, pourraient rencontrer. J'aimerais simplement que l'on mette davantage l'accent dans la scène sur ceux qui volent malgré tout. Malgré leur grand âge, malgré leur surpoids, malgré le fait qu'ils ne puissent peut-être pas marcher correctement ou autre chose. Je me souviens bien, nous nous sommes tenus une fois au décollage sur l'Embargo et nous avons regardé ensemble un pilote, et certains se sont...

[00:39:06] étaient terriblement excités parce qu'il freinait toujours d'un seul côté pendant la montée. Et en bas, au camping, j'ai vu qu'il avait manifestement une paralysie au bras et qu'il ne pouvait pas le bouger correctement. Et au final, c'est bien sûr le genre de chose où les gens regardent d'abord, puis il y a une discussion où certains disent : pourquoi est-ce qu'il vole encore, c'est dangereux. Lui, il veut juste voler et essaie de compenser son handicap. Même si ce n'est pas toujours très élégant, tant que c'est sûr, on devrait se réjouir que ce ne soit pas seulement les super-athlètes

qui réussissent à avoir un passe-temps aussi merveilleux.

[00:39:47] **Lucian Haas:** Selon toi, que pourraient faire les fabricants, les écoles de vol, la DRV ou même toute la scène pour atténuer cette forme de discrimination parfois cachée ou pour ouvrir de nouvelles voies ?

[00:40:04] **Frank Weber:** Je ne sais même pas si nous atteignons le terme de discrimination dont je parle. J'aimerais simplement qu'au cours des discussions et débats chez les fabricants, on dise simplement : « Écoutez, il y a des gens qui se situent en dehors de la plage de poids que nous couvrons actuellement, soit vers le haut, soit vers le bas. » Et est-ce totalement exclu de labelliser nos ailes différemment, c'est-à-dire au moins de les tester différemment pour s'assurer que cela soit couvert d'un côté ? Et de l'autre côté, il y aurait une couverture médiatique sur les personnes qui pratiquent ce loisir... Quelqu'un m'a dit un jour que peu importe que l'on coure vite ou lentement.

[00:40:52] Quiconque se lève du canapé le week-end pour aller courir est un coureur. Et pas seulement celui qui peut courir un marathon, ni seulement celui qui fait un certain temps sur 100 mètres ou sur 400 mètres, mais quiconque bouge. Un coureur, c'est tout. Même s'il court au ralenti. Et pourquoi ne pourrait-on pas dire que quiconque est capable de déployer un parapente dehors et de décoller, peu importe l'allure, peu importe le temps que ça prend ou le nombre de tentatives, est quelqu'un qui appartient à cette scène aéronautique. Ce serait simplement un effet souhaitable. Mais mon point, et c'est pour ça que je t'ai abordé, parce que j'apprécie beaucoup ton podcast et je l'écoute toujours régulièrement, c'est juste que j'ai remarqué que c'est toujours à propos de quelque chose, ou du moins au moment où ça se passe, c'est déjà un peu différent.

[00:41:45] De nos jours, on parle beaucoup de technique et d'autres histoires. Par exemple, j'ai trouvé l'histoire sur les sauveteurs la semaine dernière, avec le secours des réfugiés en Méditerranée, très intéressante, c'était super. Mais au final, c'est toujours la question de savoir qui a gravi toutes les hautes montagnes, qui a parcouru les plus longues distances et fait les meilleurs triangles. Et des choses du genre. Bien sûr, ça fait partie de tout sport. Et bien sûr, on se réjouit quand il y a de tels succès. Mais il y a peut-être aussi des gens qui se définissent différemment et qui se sont consacrés à ce sport aérien sans pour autant être capables de performances de haut niveau.

[00:42:27] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu aimerais, par exemple, qu'un article apparaisse dans le DHV-Info pour savoir comment des gens comme toi gèrent leur passion pour le vol ? Comment s'amuse-t-ils ? Quels problèmes rencontrent-ils ? Et qu'est-ce qu'on pourrait améliorer, peut-être au sein de la scène ou de la part des fabricants ?

[00:42:45] **Frank Weber:** Je ne suis pas sûr qu'il y ait un réel besoin. Je discute souvent avec des gens, on finit par engager la conversation, bien sûr. Et quand on parle avec des personnes qui sortent de la norme, surtout au niveau du poids, et qu'on aborde le sujet, on se dit : « Bon, il faut apprendre à vivre avec. » Genre, prends ça avec humour. Beaucoup de gens le remarquent, l'acceptent, mais je ne sais pas s'il y a quelqu'un d'autre que moi qui ressent le besoin que cela soit abordé. Mais je trouvais ça vraiment digne d'intérêt. Toi aussi, apparemment, sinon on n'aurait pas fait ce podcast.

[00:43:30] **Lucian Haas:** Oui, je trouve ça très courageux de ta part. Et c'est en fait dommage que cela demande presque du courage. Mais je peux imaginer que beaucoup de gens, qui sont peut-être en surpoids ou qui ont d'autres handicaps d'une manière ou d'une autre, ne voudraient pas forcément exposer ces handicaps en public. Parce qu'ils vivent peut-être toujours le fait d'être un peu mis à l'écart d'une manière ou d'une autre, ou qu'on chuchote dans leur dos, ou quelque chose comme ça. Et là, on se dit : « Bon, je m'expose avec ça. Est-ce que je veux vraiment faire ça ? » Ou est-ce que je veux juste profiter de mon passe-temps tranquille de vol et que je me mets tout au bord du décollage, parce que peu de gens me voient. Et dans un moment de calme, je décolle, même si, comme tu l'as mentionné tout à l'heure, j'ai par exemple le bras un peu paralysé ou quelque chose du genre, alors je patiente jusqu'à ce qu'il y ait de la place pour moi, pour ne pas gêner les autres et que personne ne remarque que j'ai peut-être des difficultés.

[00:44:28] **Frank Weber:** Oui, ça existe. J'en suis convaincu. Et quand on observe ça, enfin, si on regarde avec cet œil, ça peut aussi amener certains à regarder autour d'eux au décollage et à remarquer ces différents comportements. Mais je suis convaincu qu'il y a des gens qui ne veulent tout simplement pas s'exposer en public. J'ai l'avantage de ne pas vraiment être perçu comme une victime de harcèlement à cause de mon parcours professionnel et de ce que j'ai déjà fait dans ma vie. Et de ce fait, pour moi, ce n'est peut-être même pas une question de courage de le faire. Oui. Oui. Oui.

Peut-être que je le supporte mieux que d'autres. Mais c'est peut-être aussi un devoir de dire, d'accord, je m'attaque au sujet et j'admets que je suis plus gros que les autres et que j'ai mes problèmes à cause de ça dans ce sport.

[00:45:20] **Lucian Haas:** Parlons de quelques belles choses pour finir. Qu'est-ce qui te fascine tant dans le vol, au point que tu dis vouloir vraiment le faire, même si tu as probablement dû supposer que, vu ta condition physique, tu n'étais pas le candidat idéal ?

[00:45:37] **Frank Weber:** Oui.

[00:45:40] C'est une citation d'un pilote de X-Alps avec le...

[00:45:47] celui qui, à la question de savoir comment il s'est mis au vol, a répondu que celui qui n'aime pas voler s'en sort très bien et al.

[00:46:00] Et il y a quelque chose de vrai là-dedans. Le vol est un rêve de l'humanité. Et pour moi, c'est un sentiment incroyablement exaltant, exaltant, de se déplacer dans les airs, de pratiquer ce sport merveilleux, même sans autres aides techniques, simplement en fusionnant avec les éléments. C'est d'une beauté indescriptible, ça m'apporte énormément. Et oui, ça me fascine à la folie. Je me suis beaucoup plongé auparavant, je dois dire. Si on pouvait aussi l'étudier d'un point de vue psychologique, on pourrait aussi dire, oui, à cette époque, il avait aussi parfois un problème de poids. Je ne l'ai pas eu toute ma vie. J'ai une évolution de poids en courbe sinusoïdale, ça monte de 40, 50 kilos et ça redescend de 40, 50 kilos.

[00:46:49] J'ai eu beaucoup de phases dans ma vie où j'étais dans une zone de poids tout à fait normale, et pourtant, j'ai toujours eu des périodes où mon poids était tout simplement exorbitant. Si on analysait ça en psychologie profonde, on dirait : "Ok, la plongée a aussi un rapport avec l'apesanteur". Au bout du compte, on se libère, on se libère bien sûr en volant comme en plongeant de cet horrible humain qui a inventé la gravité. Newton, c'était ça, je crois. Il nous a condamnés à rester au sol. Et plus on est lourd, plus on ressent ces forces, évidemment. Alors, voler, c'est tout simplement un rêve de l'humanité.

[00:47:30] **Lucian Haas:** Puisque tu abordes la question de Newton, est-ce que tu te sens plus léger quand tu voles ? Est-ce que c'est même plus agréable pour le corps ?

[00:47:39] **Frank Weber:** Oui, bien sûr. On se sent presque en apesanteur quand on vole. C'est comme ça. C'est pareil en plongée, c'est pareil en vol. Pour le corps, c'est toujours une question de savoir comment le sellette est ajusté et s'il y a des pincements ou autre chose. Mais au bout du compte, c'est une sensation géniale. On ne peut pas le réduire au seul manque de poids, mais à tout ce qui va avec. C'est tout simplement le rêve de Lilienthal. Dans une perfection particulière avec le parapente.

[00:48:14] **Lucian Haas:** Et gibt-il une forme de vol particulière, ou comment dire particulière, qui se rapproche le plus de ton idée du vol, de ton rêve ou de la sensation de vol que tu préfères ? Est-ce plutôt du soaring ou es-tu un super pilote de thermique qui se dit : « Hé, quand ça monte vraiment haut, ça me procure de vraies sensations de hauteur » ?

[00:48:36] **Frank Weber:** Eh bien, je dois dire que j'ai tendance, dès que ça monte vraiment bien, à chercher plutôt l'espace et à aller atterrir, parce que je ne me sens pas vraiment à l'aise en orbite. Par exemple, cette semaine, je vais au lac de Garde. Si tu décolles là-bas, c'est déjà la limite. Quand tu voles au-dessus du lac, tu es déjà vraiment haut, je trouve en tout cas. Et c'est un point où on a un sentiment mitigé. Je trouve le soaring très, très beau, parce qu'on a un lien plus fort avec le terrain, tout simplement. Parce qu'on est plus proche, ça donne une impression de sécurité, même si c'est seulement une impression. En fait, la hauteur, c'est la sécurité.

[00:49:22] Mais dites-le quelqu'un qui regarde en bas et qui a peur. C'est toujours difficile. Mais toutes les formes de monter dans les airs me plaisent. Et au moment où ça ne me plaît plus, je vais juste atterrir. C'est chacun pour soi. Je ne suis pas le genre de mec qui veut rester cinq heures en l'air. Avant, ça va devenir trop pour moi et je finirai par atterrir à un moment donné. Mais bon, je ne gagnerai jamais une championnat du monde de vol de distance.

[00:49:50] **Lucian Haas:** Et le lac de Garde, tu en fais maintenant un...

[00:49:52] **Frank Weber:** Cours SIV ? Non, j'ai déjà fait des cours SIV là-bas. Deux sessions. Mais j'y vais avec ma mère et ma compagne et on y passe plus ou moins des vacances en famille. Et j'y vais, au fait, un peu voler. Juste pour le plaisir. Juste pour s'amuser.

[00:50:12] **Lucian Haas:** Bien, Frank. Alors je te souhaite pour cette semaine de vol, ou je ne sais pas, peut-être que c'est plus long, mais en tout cas pour cette période, d'une part, du beau temps pour voler, un bon vent de décollage et un super moment au lac de Garde avec de magnifiques vols, dont tu pourras ensuite dire : c'est ce dont j'ai toujours rêvé. Oui, merci beaucoup.

[00:50:44] Cet épisode sur le thème de la tolérance me tient particulièrement à cœur. Podz-Glidz porte le sous-titre "Histoires du cosmos du parapente". Et ce sont justement des histoires comme celle de Frank Weber qui ouvrent parfois d'autres perspectives sur notre beau loisir. Le fait qu'il ait accepté de parler si ouvertement et honnêtement de différents handicaps et des difficultés qui y sont liées est courageux et mérite une reconnaissance particulière. Peut-être que certains fabricants prendront même cela comme une inspiration, pour au moins repenser certaines limites de poids lors de l'homologation des ailes et des sellettes de parapente.

[00:51:23] Si cet épisode vous a plu, n'hésitez pas à laisser une évaluation positive sur Spotify, iTunes ou quelle que soit la plateforme audio que vous utilisez pour écouter le podcast. Cela aide à faire connaître Podz-Glidz dans la scène du parapente. Ou alors, vous pouvez recommander le podcast directement lors d'une discussion avec vos amis pilotes.

[00:51:44] Je suis Lucian Haas, le producteur de Podz-Glidz et Logleitz. En tant que journaliste indépendant, je vis également de ces offres. Cependant, pour le financement, je renonce délibérément à la publicité, aux paywalls ou aux abonnements. Tout comme la nature m'offre les ascences lors de mes vols, je compte sur vous, en tant qu'auditeurs et lecteurs passionnés, pour me donner une impulsion financière. En tant que contributeur, vous pouvez donner autant que vous voulez, ou décider vous-même de ce que vaut une telle offre pour vous. Si vous ne savez pas quel montant serait approprié, voici un petit conseil. Une contribution souvent choisie équivaut à 5 euros par mois. Mais peu importe ce que vous payez, chaque montant contribue en somme de manière importante à ce que je puisse continuer à exploiter et à développer Podz-Glidz et Logleitz au service de la scène du parapente à l'avenir.

[00:52:37] Et ce, de manière indépendante et sans publicité. Toutes les infos nécessaires sur la façon dont ton soutien me parvient se trouvent sur logleitz.blogspot.com. Il y a un menu intitulé Fördern. Logleitz s'écrit Lu-Glidz.

[00:52:57] À la prochaine. On ne tombe pas du ciel. Ciao.