

Accuracy

Podz-Glidz 121 — Linus Schubert

Published	2023-11-10
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-121-accuracy-linus-schubert
Duration	01:04:35
Speakers	Linus Schubert, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0121-accuracy-linus-schubert.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	26 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	19
Show notes	19
Transcript	20
Français	34
Show notes	34
Transcript	35

Deutsch

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

Show notes

Linus Schubert ist mit nur 15 Jahren Vizeweltmeister bei der Punktlande-Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen geworden. Was treibt ihn an?

Accuracy ist eine Spielart des Gleitschirmfliegens, die in Deutschland und den Alpenländern bisher wenig populär ist. Nach kurzem Flug auf einem zielscheibenartigen Landepunkt so aufzusetzen, dass letztendlich ein einzelner Zentimeter darüber entscheiden kann, wer gewinnt – diese Idee passt scheinbar nicht zu einer Fliegercommunity, die ihre Leistungen normalerweise in Flugstunden und Streckenkilometern misst und vergleicht.

Allerdings ist das auch eine kulturelle Frage. In Osteuropa und Asien wird die Kunst des akuraten Landens sehr geschätzt, und es gibt sogar Profi-Piloten, die davon leben können und in ihren jeweiligen Ländern Berühmtheiten der Szene sind.

In diesem Punkt könnte jetzt aber auch hierzulande Bewegung in die Sache kommen. Denn Ende Oktober 2023 fand im bulgarischen Sopot die FAI-Weltmeisterschaft in der Disziplin Accuracy statt. Und am Ende stand der junge Deutsche Linus Schubert auf dem Podium – als Vizeweltmeister.

Linus ist 15 Jahre alt, steht aber nach etlichen Wettbewerbserfolgen auch in der Accuracy-Weltrangliste derzeit auf Platz 2. Mit ihm als Vorbild für den Fliegernachwuchs, könnte das Ziellanden vielleicht einen Aufschwung erleben.

In dieser Folge 121 von Podz-Glitz erzählt Linus Schubert von seiner Passion. Unter anderem: Wie er so jung zum Gleitschirm- und Wettbewerbsfliegen kam, was ihn an Accuracy so fasziniert, welche flug- und materialtechnischen Besonderheiten es dabei gibt – und warum er davon träumt, eines Tages als Accuracy-Pilot auch bei den Olympischen Spielen antreten zu dürfen.

Wenn Dir der Podcast gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran - als Förderer. Alle zugehörigen Infos findest Du unter:

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

Musik dieser Folge:

Track: Azimuth | Künstler: Audionautix

Lizenziert nach Creative Commons: By Attribution 4.0

<https://audionautix.com>

Möglicherweise könnte jetzt auch hierzulande Bewegung in die Sache kommen. Denn Ende Oktober 2023 fand im bulgarischen Sopot die FAI-Weltmeisterschaft in der Disziplin Accuracy statt. Und am Ende stand der junge Deutsche Linus Schubert auf dem Podium – als Vizeweltmeister.

In dieser Folge Nummer 121 von Podz-Glitz erzählt Linus Schubert von seiner Passion. Unter anderem: Wie er so jung zum Gleitschirm- und Wettbewerbsfliegen kam, was ihn an Accuracy so fasziniert, welche flug- und materialtechnischen Besonderheiten es dabei gibt – und warum er davon träumt, vielleicht eines Tages als Pilot in der Disziplin Accuracy auch bei den Olympischen Spielen antreten zu dürfen.

Links:

- Instagram: https://www.instagram.com/linus__schubert/

- Paragliding-Accuracy-Germany.com: <https://paragliding-accuracy-germany.com/>
- FAI-Website: <https://www.fai.org/page/civil-paragliding-accuracy>
- Accuracy-WM 2023: <https://civlcomps.org/event/pga-worlds-2023>
- Weltrangliste Accuracy: <https://civlcomps.org/ranking/paragliding-accuracy/pilots>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/11/podz-glidz-121-accuracy.html>

Transcript

[00:00:07] **Linus Schubert:** Nach jeder Landung hast du verschiedene Emotionen. Bei null Zentimetern, da freust du dich, da machst du Show, da weißt du die Arme in die Luft und bei einer 177, da läufst du dann 500 Meter weg im Wald und analysierst dein Video und regist dich auf bis zum Abwinken und dann, das variiert total und das ist extrem spannend und witzig auch, die Emotionen, nachdem ich dann wusste, ich bin Vize-Weltmeister, da kam dann alles raus, da ist dann der Druck abgefallen, weil man hat ja natürlich bis zum letzten Flug einen enormen Wettkampfdruck, um das am Startplatz zu handeln, also du läufst dann eine Stunde hin und her und wartest, bis du endlich starten darfst und dann bist du in der Luft so aufgeregt und dann stehst du über den Punkt, bist du aufgeregt, zitterst überall und dann kannst du Choreo unterschreiben, weil du so zitterst an der Hand und das ist schon unglaublich, was da für Emotionen mitspielen und wo ich dann wusste, jetzt bin ich Vize-Weltmeister, da habe ich dann umgeschrien wie ein Verrückter, habe mich so gefreut, habe gefeiert und war unglaublich.

[00:01:19] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:27] Heute mit Linus Schubert und ich bin Lucian Haas.

[00:01:36] Accuracy ist eine Spielart des Gleitschirmfliegens, die in Deutschland und in Alpenländern bisher wenig populär ist. Nach kurzem Flug auf einem zielscheibenartigen Landepunkt so aufzusetzen, dass letztendlich ein einzelner Zentimeter darüber entscheiden kann, wer gewinnt. Diese Idee passt scheinbar nicht zu einer Flieger-Community, die ihre Leistungen normalerweise in Flugstunden und Streckenkilometern misst und vergleicht. Allerdings ist das auch eine kulturelle Frage. In Osteuropa und Asien wird die Kunst des akkuraten Landens sehr geschätzt und es gibt sogar Profi-Piloten, die davon leben können und in ihren jeweiligen Ländern Berühmtheiten der Szene sind. In diesem Punkt könnte jetzt aber auch hierzulande Bewegung in die Sache kommen.

[00:02:24] Denn Ende Oktober 2023 fand im bulgarischen Sopot die FAI-Weltmeisterschaft in der Disziplin Accuracy statt. Und am Ende stand der junge Deutsche Linus Schubert auf dem Podium als Vize-Weltmeister.

[00:02:40] Linus ist 15 Jahre alt, steht aber nach etlichen Wettbewerbserfolgen auch in der Accuracy-Weltrangliste derzeit auf Platz 2. Mit ihm als Vorbild für den Flieger-Nachwuchs könnte das Ziellanden vielleicht einen Aufschwung erleben. In dieser Folge 121. von Podz-Glidz erzählt Linus Schubert von seiner Passion. Unter anderem, wie er so jung zum Gleitschirm- und Wettbewerbsfliegen kam, was ihn an Accuracy so fasziniert, welche Flug- und materialtechnischen Besonderheiten es dabei gibt und warum er davon träumt, eines Tages als Accuracy-Pilot auch bei den Olympischen Spielen antreten zu dürfen.

[00:03:20] Wenn dir der Podcast gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer. Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf meinem Gleitschirm-Blog Loglites und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:38] Linus, erst mal Gratulation zum Titel des Vize-Weltmeisters und des Junioren-Weltmeisters in der Disziplin Accuracy. Kannst du das eigentlich schon fassen oder wachst du noch immer etwas verwundert auf?

[00:03:51] **Linus Schubert:** Also als ich meine letzte Landung gemacht habe und ich dann wusste, ich habe das Ergebnis so gut gelandet, dass ich jetzt weiß, ich bin Vize-Weltmeister und bin der U26-Weltmeister, konnte ich es kaum glauben. Und ich habe das Ergebnis so gut gelandet, dass ich jetzt weiß, ich bin Vize-Weltmeister und bin der U26-Weltmeister, konnte ich es kaum glauben. Und gestern bin ich nach Hause gekommen und es war auf jeden Fall ein unglaubliches Gefühl und mal ein paar Nächte drüber zu schlafen, viel darüber nachzudenken und ich bin total glücklich. Gab es

[00:04:16] **Lucian Haas:** eigentlich schon mal einen Gleitschirm-Piloten, der so jung einen solchen Titel gewonnen hat? Weißt du das? Also in der Accuracy-Szene noch nicht. Beim Streckenfliegen weiß ich das nicht. Bei

[00:04:26] **Linus Schubert:** Akku auch nicht.

[00:04:27] **Lucian Haas:** Jetzt gibt es sicherlich viele Zuhörer, die sich fragen, der Linus ist 15. In Deutschland darf man sein? Ja, ich kann meinen Gleitschirm-Schein offiziell eigentlich erst mit 16 machen. Wie kommt es eigentlich, dass einer mit 15 schon an einer WM mitfliegen kann? Ja,

[00:04:43] **Linus Schubert:** ich habe den österreichischen Schein gemacht, genauso wie mein Bruder. Da kann man mit 15 den Schein machen. Und bin dann eben hier auf der Wasserkultur immer mit meinem Vater geflogen, der auch Fluglehrer ist. Das ist aber, also mit der FAI ist das kein Problem. Du brauchst nur deinen Paraglider-Schein, dann kriegst du deine FAI-Lizenz, also deine ID. Und dann kannst du ganz normal an den internationalen Wettbewerben teilnehmen. Und jetzt, wenn ich 16 werde, lasse ich den einfach auf den deutschen Schein umschreiben und dann ist das überhaupt kein Problem.

[00:05:13] **Lucian Haas:** Darfst du mit diesem österreichischen Schein auch in Deutschland schon frei fliegen oder gilt dann das deutsche Recht, das heißt eigentlich Deutschland erst ab 16? Ja,

[00:05:21] **Linus Schubert:** also ich darf nicht in Deutschland frei fliegen. Ich darf ganz normal weiter mit meinem Vater, mit Fluglehrerauftrag und mit Übersicht von der Flugschule quasi, von den jeweiligen Fluglehrern, die am Hang sind, darf ich dann ganz normal mitfliegen.

[00:05:35] **Lucian Haas:** Wo wir schon mal bei der Geschichte sind von dir, so ein bisschen. Erzähl mal, wie bist du eigentlich zum Gleitschirmfliegen gekommen? Beziehungsweise das wird über deinen Vater als Fluglehrer natürlich gewesen sein. Aber wann hast du denn so deine ersten Flüge überhaupt im Leben gemacht?

[00:05:48] **Linus Schubert:** Ja, also wir sind früher oft nach Dänemark gefahren, nach Möcken. Und da waren wir schon früh mit kleinen Kiteschirmen unterwegs, mit zehn Speedmastern. Und da haben wir früh angefangen, mein Bruder und ich, mit den Speedmastern zu handeln und immer so ein bisschen die Düne hochzuhalten. Und dann sind wir eben hier auf der Wasserkuppe auch am Südhang, der ja auch ein Hang ist wie die Düne, haben wir halt früh angefangen, haben uns immer weiter hochgearbeitet und sind dann eben so mit dem Gleitschirmfliegen mit meinem Vater damit aufgewachsen und haben sehr früh angefangen. Und auch so ein wahnsinnig gutes Gefühl für den Schirm bekommen über die Jahre, weil wir so viel gehandelt haben. Ja, meine ersten Flüge habe ich dann so am Südhang, die ersten kleinen Rüpfer, vielleicht schon mit zehn, elf Jahren angefangen. Mhm. Und das richtige Fliegen.

[00:06:33] Das

[00:06:33] **Lucian Haas:** richtige Fliegen,

[00:06:33] **Linus Schubert:** die Höhenflüge, dann aber auch erst mit 14 Jahren, wo es dann legal wäre, mit den Fluglehrern, mit der Schulung runterzufliegen.

[00:06:43] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, dieses frühe Lernen, das du schon mit zehn oder die ersten Hüpfer da gemacht hast, trägt das mit dazu bei, dass du in Mercuracy so gut bist oder spielt da Alter eigentlich keine Rolle? Ich

[00:06:54] **Linus Schubert:** würde sagen auf jeden Fall, dass das da mit hinzukommt, weil für Security brauchst du eben ein extrem gutes Gefühl am Stallpunkt. Also wenn du mal zu hoch bist. Wenn

[00:07:02] **Lucian Haas:** du zu hoch bist,

[00:07:02] **Linus Schubert:** dann musst du halt wirklich den Schirm auch mal anstellen können, um Höhe abzubauen, ihn wieder ankommen lassen und flairen. Und da musst du nicht nur einen Abgleiter machen können und Ballon de Volte fliegen können, sondern da musst du ein unglaublich gutes Gefühl für den Schirm haben und viel, viel gelernt sein. Und die besten Piloten sind alle Berufspiloten, die da vom Staat gefördert werden. Die machen 400 bis 500 Flüge im Monat. Das ist unglaublich. Nur auf diese Punktlandescheibe. Und wir haben eben auch früh mit den Curious Yards. Die angefangen, weil wir diese kleinen Hüpfer, da haben wir uns immer so einen Punkt gesucht, wo wir drauf hüpfen

konnten. Und so kam das dann, dass wir Curious Yards angefangen

[00:07:40] **Lucian Haas:** haben. Die meisten jungen Piloten, die ich so kenne, die begeistern sich eher so, ich sag mal für ein dynamischeres Fliegen. Das ist Akro, man will da halt humbeln oder was auch immer alles. Was reizt dich an so einem Ziellandewettbewerb?

[00:07:54] **Linus Schubert:** Ja, also am Punktländewettbewerb haben wir jetzt viele gute Freunde kennengelernt. Es macht immer wieder Spaß, die wieder zu treffen. Mich reizt es jetzt nicht, dass Strecken fliegen oder das Akrofliegen, sondern mich reizt es einfach starten und landen. Also mich reizt einfach dieses zielgenaue Landen und meine Fehler zu finden und Verbesserungen zu machen. Und wenn ich jetzt hier mal an der Wasserkuppe mal zwei Stunden am Westhang Thermik fliege, dann sage ich okay, jetzt ist genug. Jetzt muss ich runterfliegen, weil jetzt habe ich genug vom Thermik fliegen. Jetzt muss ich auf diese Scheibe landen. Ich brauche irgendwie so dieses Action, was ich am Ende auch habe am Landplatz. Das heißt, dieses Landen auf dem Punkt ist für dich ein echter

[00:08:32] **Lucian Haas:** Thrill? Ja, für mich ist es unglaublich cool. Dann lass uns mal so ein bisschen über die Grundlagen des Accuracy-Fliegens sprechen. In Deutschland und den Alpenländern ist das ja, ich sage mal, nicht besonders populär und viele wissen vielleicht gar nicht so richtig, wie das eigentlich funktioniert. Erklär mir doch mal, was ist da so die zentrale Aufgabe? Also wo drin besteht so einen Flug, den du für so einen Accuracy Wettbewerb machst? Ja, beim

[00:08:56] **Linus Schubert:** Accuracy geht es darum. Wir haben eine digitale Messscheibe, das Pet-Pet, das kennen bestimmt auch einige. Da landet man quasi in der Mitte von der digitalen Messscheibe ist ein Punkt, der weiß markiert. Der ist so groß wie eine 5-Cent-Münze und es geht eben darum, auf diesen Punkt zu treten. Dann hast du 0 Zentimeter und jeden Zentimeter Abweichung, den man neben die 5-Cent-Münze tritt mit seinem Fuß, wird dann auf ein Ergebnis von 8 Flügen draufgerechnet. Zum Beispiel, wenn ich jetzt 20 Zentimeter trete. Wenn ich jetzt 20 Zentimeter neben die 5-Cent-Münze lande, habe ich 20 Zentimeter und das addiert sich plus 8 Flüge. Also ich habe 8 Flüge und das schlechteste Ergebnis dürfte ich streichen und so funktioniert das. Und wir haben einen Radius insgesamt, wo man drin landen darf von 2 Metern.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Das heißt, man zielt darauf ab, am Ende eigentlich 0 Punkte zu haben. Das ist wie so ein Strafpunktesystem. Also jede Abweichung von dem Bullseye, so ungefähr, heißt halt dann, da kriegst du pro Zentimeter einen Strafpunkt.

[00:09:56] **Linus Schubert:** Ja, genau. Je mehr Zentimeter. Je

[00:09:58] **Lucian Haas:** weniger Zentimeter

[00:09:58] **Linus Schubert:** ich habe, desto schlechter. Und der am Ende mit den wenigsten Zentimetern, der gewinnt dann eben den Wettkampf.

[00:10:04] **Lucian Haas:** Jetzt gibt es diesen Landepunkt, von dem du gesagt hast, dieses Pad, auf dem man landet. Wenn du da jetzt außerhalb landest, das ist ja dann nicht mehr elektronisch, wird dann von Hand dort nachgemessen. Also gibt es dann Leute, die dann da mit einem Maßband kommen und sagen, der Fuß ist genau da aufgekommen, da habe ich jetzt quasi so einen Nagel rein oder was auch immer?

[00:10:23] **Linus Schubert:** Ja, also wir haben die digitale Messscheine, die hat einen Radius von 16 Zentimetern. Das wird dir digital angezeigt, also 1, 0 bis 16 Zentimeter kriegst du digital auf einem Display anzeigen. Und alles, was drüber geht, dafür haben wir vier Judges um den Punkt rumstehen, die dann eben vermessen, wenn du 2 Meter oder 1,50 Meter gelandet bist, machen die dann einen kleinen Stecker rein und dann messen die per Hand mit einem Maßband aus, was dein Ergebnis ist. Dann nach dem Flug gehst du ganz normal zu dem Judge, der die Ergebnisse aufnimmt und unterschreibst dein Ergebnis und dann geht es wieder zum Startplatz.

[00:10:57] **Lucian Haas:** Aber Punktlandung heißt? Du musst vielleicht gar nicht mal wirklich auf diesem Punkt gelandet sein, sondern eigentlich nur deinen Fuß dort einmal aufsetzen. Theoretisch könntest du auch quasi drüber gleiten, den Fuß einmal kurz draufknallen und noch 2 Meter weiter gleiten, aber es wäre trotzdem, wenn du da diese 5-Cent-Münze getroffen hast, hättest du trotzdem 0 Punkte.

[00:11:17] **Linus Schubert:** Ja genau, das geht auch. Also man kann mitten im Flair mit voller Energie auf den Punkt knallen und dann noch 3 Meter weiter fliegen, das ist kein Problem, solange dein Fuß halt eben die Scheibe, oder das Gras, also den Boden. Was aber nicht geht, wäre jetzt zum Beispiel, wenn das Gurtzeug am Boden ist, dann gibt es sofort maximale Punkte, also du darfst jetzt nicht zum Beispiel bei einem Flair so nah über dem Boden schleifen, sobald dein Gurtzeug den Boden berührt, hast du maximale Punkte, da musst du mal auflassen. Wenn da das Gras höher ist, dann gilt das schon, wenn man das Gras streift? Ja, da gibt es dann extra Regeln, das wird dann in den lokalen Regeln festgelegt, dass wir dann im Briefing, bevor der Wettkampf losgeht, wird das dann festgelegt, wenn das Gras wirklich höher ist, da durchschleift es nicht, stimmt das?

[00:12:00] **Lucian Haas:** Ich habe mir so ein paar Videos im Vorfeld angeguckt, wie das da so abgeht, da sieht man auch manchmal, die Leute fliegen sehr gut an, kurz vor dem Auftatschen werden sie nochmal durch einen Windstoß oder sowas ein bisschen zur Seite gedrückt oder so, strecken dann ihr Bein ganz lang nach links oder nach rechts und treffen dann wirklich da auch noch den Punkt. Sind dann eigentlich Piloten mit langen Beinen im

[00:12:20] **Linus Schubert:** Vorteil? Das würde ich schon sagen, auf jeden Fall. Für mich, ich habe lange Beine, ich bin sehr groß, das ist ein großer Vorteil, als wenn ich jetzt kleiner wäre. Aber das nimmt sich am Ende auch nicht so viel, weil wenn du jetzt den Fuß vorne ausgestreckt hast und voll in den Stress bist, weil der Wind dich wegschiebt, dann ist es auch schwierig, noch ein gutes Ergebnis zu machen. Und wenn du den Anflug aber von Anfang an gegen den Wind machst, ordentlich machst, wo immer, dann kriegst du es eigentlich auch als kleinerer Mensch auf jeden Fall richtig gut hin. Also jetzt der Weltmeister, der ist auch, ich glaube, einen halben Kopf kleiner als ich und ein Kopf kleiner, der hat natürlich einen Nachteil, aber der fliegt immer so genau, dass das am Ende eigentlich kaum was ausmacht.

[00:12:57] **Lucian Haas:** Braucht man da noch spezielle Schuhe? Um den Landepunkt möglichst exakt auf diese 5-Cent-Münze quasi drauf zu kommen? Ja

[00:13:05] **Linus Schubert:** genau, also ich habe jetzt Hallenturnschuhe an, die halt extrem eng an meinem Fuß liegen und vorne habe ich mir so einen kleinen Punkt aufgeklebt. Der ist circa einen Zentimeter breit und acht Millimeter hoch. Der ist genau vom Nullpunkt aus gemessen und der macht es mir einfacher, nochmal mit meiner Fußspitze auf die Null zu treten und mein Ergebnis quasi nochmal genauer zu machen. Also als wenn ich jetzt mit meiner ganzen... Fußsolo quasi auf den Punkt aufdrücke.

[00:13:32] **Lucian Haas:** Sind alle, die an so einer WM teilnehmen, haben die alle so Spezialschuhe oder spezialpräparierte Schuhe? Jeder Pilot, ja. Jetzt erklär mal, du fliegst ja auch ganz normal. Wie unterscheidet sich der Landeanflug beim Accuracy von so einer klassischen Gleitschirmlandung? Machst du da was wirklich anders oder ist das im Grunde eine klassische mit einer speziellen Technik, um am Ende wirklich nur auf diesen Minipunkt

[00:13:57] **Linus Schubert:** da noch zu kommen? Ja, also von der klassischen Landung unterscheidet sich auf jeden Fall schon mal der Landeanflug. Also wir fliegen, die meisten Piloten fliegen immer mit ein bisschen mehr Höhe an, weil man die einfacher abhauen kann durch das Pumpen oder durch das starke Anbremsen. Das unterscheidet sich auf jeden Fall von einer normalen Landung, das würdest du so nicht machen. Aber wenn ich jetzt normal, wenn ich jetzt mal einen kleinen Streckenflug gemacht habe, wenn ich normal lande, dann haben wir bei uns im Fluggebiet auf der Wasserkuppe an jedem Flughafen, einen fest installierten Punkt und ich lande auch mit allen anderen Geräten immer auf dem Punkt. Also so einen normalen Anflug gibt es bei mir eigentlich gar nicht. Ich probiere es einfach immer mit jedem Schirm auf den Punkt zu bringen. Aber unterscheiden tut sich da auf jeden Fall, dass man mit mehr Höhe anfliegt und mit mehr Bremse und vielleicht auch nicht jetzt so eine schöne ausgeflogene Landebolte macht, sondern eher so wie so ein Freestyle-Anflug, also mal rechtskurve, linkskurve, vor allem bei Bergwind, dass man sich nah am Punkt hält, weil es da mal schnell runter geht.

[00:14:54] Das unterscheidet sich schon auf jeden Fall. Wenn

[00:14:56] **Lucian Haas:** man sich die Videos anguckt, das sieht manchmal aus, als würdet ihr da richtig im Sackflug runterkommen. Wie häufig passiert es eigentlich, dass da jemand seinen Schirm wirklich quasi unkontrolliert mal abreißt?

[00:15:08] **Linus Schubert:** Ja, also ich war dieses Jahr jetzt auf acht oder zehn Wettbewerben und es ist schon dreimal passiert, dass ein Pilot unkontrolliert dann tatsächlich den Schirm abgerissen hat und dann auf den Rücken gefallen ist und es waren auch zwei Verletzungen, die schon ernster waren. Und dafür haben wir jetzt viel geredet mit Leuten, die die Regeln machen und wir wollen auf jeden Fall für die Zukunft, dass sowas nicht mehr passiert, machen, dass die Leute in einem Kategorie-3 Wettbewerb anfangen, mit Fluglehrer zu fliegen und erst wenn sie wirklich ein gutes Gefühl haben für den Schirm und die Fluglehrer sie freigeben, dass sie in solche Wettkämpfe kommen, weil das stoppt den Wettkampf und für jeden Piloten ist es immer schwer, das zu sehen, wie andere Piloten abstützen. Das ist überhaupt nicht schön, weil es ist zum Beispiel in Kasachstan ist ein Pilot aus.

[00:15:56] 20 Metern hat er den Schirm abgerissen und hat die Hände aber unten gehalten. Der hat die Hände nicht mehr hochgegeben. Das ist ja logisch, dass der Schirm dann nicht mehr anfährt und dann hat er sich schwer verletzt. Leider. Und das wollen wir eben probieren zu verhindern, indem wir jetzt da neue Variationen, Regeln einfügen und da reden wir gerade viel drüber.

[00:16:13] **Lucian Haas:** Gibt es eigentlich sowas wie unterschiedliche Techniken oder gewissermaßen so Accuracy-Schulen, die in unterschiedlichen Ländern anders gehandhabt werden, wie man so einen Punkt am besten anfliegt oder machen das alle eigentlich ziemlich ähnlich?

[00:16:28] **Linus Schubert:** Ja, also es gibt verschiedene Gleitschirme, auf jeden Fall erstmal die sehr bekannten für Security, zum Beispiel der BGD Atom. Das ist, den fliegen einige Piloten jetzt auch an der Weltmeisterschaft, bestimmt 20, 30 Piloten fliegen den Atom. Und jetzt auch der Weltmeister hat den Atom geflogen und da ist eben die Taktik, dass man sehr hoch ranfliegt und den Schirm viel bremst. Und dann kleine Flares macht, immer kleine Flares macht und dann sich so zum Punkt vorarbeitet und am Ende wirklich zwei Meter über dem Punkt steht und einfach durchbremst. Und dann so langsam auf den Punkt schaukelt. Und meine Taktik ist zum Beispiel, ich habe einen Schirm mit mehr Leistung als der Atom. Das heißt, ich fliege weiter vom Punkt eher an, bremse den Schirm an, lasse ihn kommen, mache einen großen Flare, dass ich am Ende die komplette Energie raus habe und dann über den Punkt stehe.

[00:17:14] Und am Ende ist es gleich, aber sie machen kleinere Flares. Also da gibt es schon verschiedene Taktiken. Aber eigentlich fliegt jeder Pilot auf so einem Accuracy Wettbewerb mit dem A-Schirm. Es gibt auch zwei, drei Piloten, die mit dem B-Schirm fliegen. Aber es ist eigentlich nicht so. Es ist nicht die Lösung.

[00:17:29] **Lucian Haas:** Welche Wetter - oder Windbedingungen sind eigentlich so die besten? Wo klappt das Zielfliegen wirklich so am kontrolliertesten? Und welche Bedingungen sind die schwierigsten? Ja, das

[00:17:40] **Linus Schubert:** ist eine gute Frage. Also in Ananya, in der Türkei, da sind immer sehr einfache Bedingungen. Da haben wir guten, laminaren Wind wie an der Düne. Und das ist eben sehr einfach. Da kannst du in Zeitlupe auf den Punkt fliegen. Und nach acht Runden gewinnt da jemand, der hat dann fünf Zentimeter Abweichung. Also der macht dann wirklich nur noch 0, 0, 0, 1, 1, 0, 1. Das ist nämlich sehr einfacher zu landen. Dann ging es jetzt auf der Weltmeisterschaft in Bulgarien. Das war bisher auch für uns der schwerste Wettkampf. Wir sind da wie in einem Fußballstadion gelandet. Und außen rum waren überall Bäume und Leet-Turbulenzen. Da hat dann der Sieger mit, ich glaube, 15 Zentimetern gewonnen.

[00:18:27] Und danach kamen aber schon 30, 35. Und dann ging es dann immer höher. Und in Ananya wärst du aber mit 35 Zentimetern vielleicht Platz 40 oder sowas. Also das unterscheidet sich schon extrem von den Bedingungen. Und am einfachsten und am besten sind es immer Seewindbedingungen und einfache Laminarebedingungen. Und am schwersten ist es eben, so wie ich es gesagt habe, an heißen Sommertagen oder, ja genau, an heißen Sommertagen, wo man eben auf Landeplätzen landet, die nicht frei gewesen sind, sondern auch eingekreist sind von Bäumen, wo dann viele Ablösungen durchkommen. Und man eben auch mal schnelle Windwechsel hat und mal weggeschoben wird. Das ist schon extrem schwer dann. Nullwindlandung haben wir morgens, wenn wir früh anfangen. Das kriegen eigentlich alle Piloten ziemlich gut gehandelt, weil da trainiert man sich drauf, weil das sind Bedingungen, da sagt man, für uns ist das geschenkt, weil wir machen dann einen großen Flair und dann haben wir am Ende keine Energie mehr und hüpfen auf den Punkt.

[00:19:20] Und das ist eigentlich für viele Piloten ganz einfach und das nehmen wir immer als Geschenk mit, weil da haben wir Vorteile, da können wir uns verbessern im Ergebnis. Und Nullwind ist eigentlich nie so ein großes Problem.

[00:19:34] **Lucian Haas:** Das heißt aber, bei so Wettbewerben werden die Durchgänge auch nicht bewusst quasi möglichst außerhalb der thermischen Zeit gelegt. Dass man heißt, wir starten möglichst jeden Morgen immer um sechs oder was auch immer, weil wir haben dann ruhige Bedingungen, sondern die Herausforderung besteht dann auch darin, dass ihr euch diesen wechselnden Windbedingungen sowas aussetzen müsst.

[00:19:54] **Linus Schubert:** Ja, also jetzt zum Beispiel auf der Weltmeisterschaft gab es dann die Startnummern, die wurden ganz normal gelost und die Piloten, die als erstes gestartet sind, hatten immer einen Vorteil, weil die hatten einfachere Bedingungen und die Runden dauern dann schon mal zwei bis drei Stunden und ziehen sich schon in den Vormittag bis Mittag rein. Und dann wird es für die letzten Piloten natürlich schwieriger. Da hat die FAI entschieden, dass wir, also die Launch Marshals, ja genau die Organisator, dass wir das Feld jetzt cutten und dass wir quasi die zweite Runde anfangen und morgen früh quasi das nächste Feld von der Mitte anfängt und dann die einfachen Bedingungen auch fliegen dürfen und dass wir dann wieder in den schweren Bedingungen fliegen sollten und das hat sich dann immer so verteilt und am Ende war das ganz durchgemischt. Da ist immer Glück auch ein bisschen dabei, aber das verteilt sich immer gleich und dafür sorgen die Judges auch.

[00:20:43] **Lucian Haas:** Aber irgendwie ist da auch so ein bisschen immer Gewürfel schon mit dabei. Also es hat dann auch was mit Glück zu tun, dass du sagst, okay, ich bin jetzt in der Gruppe am Anfang quasi zugelost worden, da waren die Bedingungen noch einfach und dann der andere hat die schwierigen Bedingungen und muss dann vielleicht mit wechselnden, thermischen, umlaufenden Winden irgendwie da anfliegen und hat dann auch einfach Pech.

[00:21:04] **Linus Schubert:** Ja genau, also wir am Anfang vom Wettkampf hatten wir es, also in der Familie hatten wir schon gesagt, okay, das ist jetzt nicht so fair, weil ich war der erste Pilot, ich hatte es immer einfacher und meine Familie war dann immer später. Aber das haben wir dann gemerkt, dass sich das innerhalb der restlichen sechs Tage so durchgemischt, dass sich das dann irgendwie gleich verteilt hat und am Ende ist das dann nicht entscheidend. Am Ende ist es dann entscheidend, dass du zwölfmal, also jetzt auf der WM waren es zwölf Runden, weil es ein FAI-1 Wettbewerb ist, dass du dann wirklich zwölfmal hintereinander konstant auf diesem Punkt landest und wenn du dann, das verteilt sich da, also da kannst du nicht sagen, ich bin zwölfmal morgens in ruhigen Bedingungen geflogen, das verteilt sich über den Tag, man fliegt ja auch mal zwei bis drei Runden am Tag.

[00:21:47] **Lucian Haas:** Lass uns nochmal kurz über Schirme reden. Welche Arten von Schirmen sind denn besonders gut dafür geeignet? Gibt es irgendwie spezielle Bauweisen, wo man sagt, Langleiner, Kurzleiner, was auch immer, das zeigt sich, dass das irgendwie besser funktioniert?

[00:22:01] **Linus Schubert:** Ja, also was auf jeden Fall sehr bekannt ist in Mercuracy sind zum Beispiel die DaVinci-Schirme. DaVinci sponsert die Piloten, gibt denen die Schirme umsonst, dass die quasi auf den Wettbewerben teilnehmen und auf den Siegereisen teilnehmen. Das heißt, wenn sie eine Werbung für DaVinci machen, das hat sich sehr groß verbreitet. Und die DaVinci-Schirme sind für einige Piloten auch sehr gut zu fliegen. Also ich würde mal sagen, 30 Prozent der Teilnehmer jetzt auf der WM haben auf jeden Fall DaVinci geflogen. Und dann gibt es natürlich auch den BGD Adam, den fliegen auch sehr, sehr viele Piloten, weil er eben so total stabil und ruhig ist. Und einige Piloten, also er dockt schon ein paar Piloten, wir fliegen auch unsere Marken, Papillon fliegen wir, also ich, und wir haben da extra einen Mercuracy-Schirm entworfen, der Ventile eingebaut hat und da probiert, Erfahrungen zu sammeln im Mercuracy mit einer der besten Piloten der Welt aus Slowenien, haben wir uns da zusammengesetzt.

[00:23:01] Wer ist das? Der Matja Sluga, genau. Und wir haben uns lang zusammengesetzt, um den Schirm zu entwickeln und sind auch gerade noch weit in der Weiterentwicklung. Und wir machen da gerade auch viele Fortschritte, so wie in der Cross-Country-Szene und nur in der Accuracy-Szene, weil da gibt es dann wirklich Chinesen, die kaufen dann mal 20 Schirme von dir oder 30 Schirme nur, um die dann auszuprobieren, um die zu fliegen und zu sehen, was sind die besten Schirme. Das ist vor allem in Asien ein groß verbreiteter Sport, Accuracy. Und da gibt es auf jeden Fall auch, da sind wir gerade noch in der Entwicklung.

[00:23:35] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, dein Schirm hat Ventile. Wo sitzen so Ventile und welche Funktionen haben die? Ja.

[00:23:42] **Linus Schubert:** Also meine Ventile sitzen jetzt im Untersiegel, ziemlich vorne an der Kappe dran. Und wenn ich jetzt zum Beispiel viel Bremse brauche, weil ich zu hoch bin und es ist schwierig zu sagen, ich bremsen den Schirm, dann kommt durch die Ventile wieder neuer Druck in den Schirm und dann fällt der Schirm quasi, also dann habe ich mehr Stabilität an meinem Stall-Poot und kann den Schirm länger am Stall-Punkt halten und viel angebremst als zum Beispiel jetzt ein Schirm ohne Ventile. Mhm. Und das bringt mir sehr viel Stabilität am Ende im Endanflug in den Schirm.

[00:24:14] **Lucian Haas:** Das heißt, eine Art Sackflug füllt er halt nicht nur vorne durch die Öffnung, sondern auch noch an den Ventilen, die am Untersiegel sitzen. Also wird er noch zusätzlich belüftet und hält damit seinen Innendruck besser. Genau. Du hast gerade DaVinci erwähnt. DaVinci war, glaube ich, die erste Firma, die so einen speziellen Accuracy-Schirm sogar gebaut hat, den Point. Da habe ich mir das so angeguckt und die werben damit im Vergleich zum anderen A-Schirm, den die haben, sagen, ja, wir haben da die Leinen, fünf Prozent Verlängerung, so, damit man das besser steuern kann. Und der hat auch Trimmer am Tragegurt. Ist das sinnvoll oder ist das nötig? Hat das dein Schirm auch? Ja, tatsächlich

[00:24:50] **Linus Schubert:** hat mein Schirm auch Trimmer. Das ist, also ich finde es nicht wirklich entscheidend. Also ich benutze die Trimmer kaum. Ich habe die genau auf der Standardeinstellung eigentlich immer. Nur ich habe tatsächlich mal in Kasachstan die Lage gehabt, ich hatte so viel Wind, dass ich dann tatsächlich die Trimmer geöffnet habe. Während meinem anderen Flug mit den Windern tatsächlich noch zum Punkt gekommen. Und da hat es mir schon geholfen. Aber eigentlich machen die Trimmer da nicht den Unterschied aus. Und den DaVinci Point, den sind wir auch geflogen und getestet. Und unsere Meinung dazu ist aber ganz anders als die von den Herstellern. Also wir finden, das ist nicht der perfekte Accuracy-Schirm, aber es gibt jetzt tatsächlich auch nicht mehr viele Piloten, die den Point fliegen.

[00:25:36] Ich glaube, auf der Weltmeisterschaft waren das drei Piloten, die den DaVinci Point geflogen sind. Die fliegen alle dann den DaVinci Rhythm, heißt der. Rhythm 2. Und der ist besser für das Accuracy auf jeden Fall. Und den fliegen dann auch viel, viel mehr Leute. Und der DaVinci Point war früher der gute Schirm. Ja, den haben viele geflogen, aber viele sind gewechselt, weil der Schirm auf jeden Fall, der war sehr gefährlich. Also du bist im Sackflug und dann machst du die Hände voll hoch und der Schirm fährt aber nicht mehr an um das Speed-System. Und da haben wir echt erfahrene Piloten gesehen, die mit dem DaVinci Point wirklich unfett waren. Das ist für uns nicht die Lösung gewesen. Wir wollten immer unseren eigenen Schirm fliegen.

[00:26:17] **Lucian Haas:** Setzt du denn auch, also du, bei deinen Anflügen das Speed-System ein? Es gibt ja so quasi neue Lehre oder erweiterte Lehre vom DAV, die dann sagen, man kann ja auch quasi so Trim Flaps machen, dass man sagt, man bremst und beschleunigt gleichzeitig. Der Schirm bekommt dadurch so ein Hohlprofil, sinkt halt stärker, ist trotzdem dabei sehr stabil. Nutzt du solche Techniken, also Steuertechniken dann auch für deine Anflüge beim Accuracy?

[00:26:44] **Linus Schubert:** Also ich habe das mal eine Zeit probiert. Ich habe das mal einen Monat probiert mit diesem 100 % Speed-System und viel auf die Bremse gehen, um den Schirm viel höher, ohne große Turbulenzen, also Wackelungen abzubauen. Habe ich ausprobiert und ich war damit überhaupt nicht zufrieden und habe es dann auch gelassen. Aber ich benutze mein Speed-System nie eigentlich. Also fast nie. Nur wenn ich mich jetzt mal in der Luft staffeln muss, weil ein Pilot schneller an mich rankommt, dann lege ich mir halt die Ohren an und nehme Speed-System dazu. Das ist ja logisch. Aber sonst in den Endanflügen nehme ich eigentlich kaum Speed-System, nur wenn ich weiß, okay, jetzt bin ich so hoch, jetzt muss ich in den Sackflug und um auf den Sackflug sofort rauszukommen, nehme ich dann schnell Speed-System dazu, um durchzuflären. Und das hatte ich einmal die Situation jetzt in Bulgarien.

[00:27:30] Aber sonst benutze ich das Speed-System kaum, nur wenn ich halt weiß, okay, jetzt habe ich zu viel Wind, jetzt muss ich Speed-System benutzen.

[00:27:36] **Lucian Haas:** Und wenn man sich so eine Bremse anlenkt, ist das für ein Accuracy-Schirm eine andere? Oder trimmt man da so ein bisschen rum, dass man sagt, okay, der soll ja nicht super schnell ums Eck gehen oder sonst

was, sondern der soll hauptsächlich die Sackflugkontrolle sehr gut hinbekommen, dass man da sagt, ich baue die Bremse einfach ein bisschen anders auf von der Bremsgeometrie her?

[00:27:59] **Linus Schubert:** Ja, das ist eine gute Frage. Also wir haben viel über die Bremsen, über das Kurvenfreien geredet. Also für uns ist es halt wichtig, dass eigentlich nicht viel Dynamik in der Kurve ist. Also dass man nicht eine Kurve schnell fliegt, der Schirm schleunigt und wieder aufschwingt, sondern es geht ziemlich flachdrehend quasi, dass das Schirmprofil ziemlich über uns bleibt und kaum dreht, dass wir kein Schaukeln bekommen im Endanflug, dass es nicht unruhig wird. Das ist für uns extrem wichtig. Und jetzt habe ich vergessen, was war denn nochmal nicht?

[00:28:30] **Lucian Haas:** Ob man da so eine spezielle Geometrie von der Bremse dann noch, gerade für Accuracy, sagt, das muss man so haben. Oder wenn man so sich ein BGD Adam kauft, dass dann die Leute sagen, aber ich knüpfe mir die Bremse vielleicht ein ganz klein wenig um, weil ich weiß, das ist dann fürs Accuracy-Fliegen einfach besser.

[00:28:49] **Linus Schubert:** Ja, also fürs Accuracy-Fliegen, wie ich es gerade schon gesagt habe, sollte der Schirm ziemlich flach drehen ohne viel Dynamik, vor allem im Endanflug. Eigentlich bei jedem Schirm werden die Steuerleihen nochmal um einiges gekürzt, also dass wir wirklich nicht viel bremsen müssen, um am Startpunkt zu sein. Also ein richtig gutes Gefühl in der Bremse haben, also dass wir wissen, okay, wir können jetzt bis da anbremsen und dann reißt er uns ab oder da geht dann ein Sackflug. Also das ist bei jedem Piloten so, dass der sich wirklich die Steuerleihen nochmal kürzt. Und einige Piloten machen es auch so, dass die fliegen und im letzten Moment dann schlaufen, also einmal noch um die Bremse wickeln, um den Schirm dann ganz abzubeißen. Aber das ist eigentlich nicht die Lösung, deswegen kürzen eigentlich alle Piloten nochmal ihre Bremsleihen. Das sei denn, der Hersteller tut sie schon so einbauen, dass sie schon so gekürzt sind.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Fliegst du denn da mit Händen, quasi Klogriffhaltung oder wickelst du, hast du so zumindest so einen halben Schlag, mit dem du dann immer fliegst?

[00:29:43] **Linus Schubert:** Ja, also ich nehme meine Bremsen nie, ich schlaufe die nie, ich nehme die einfach immer nur am Knotenpunkt, also über dem Knotenpunkt sogar noch, quasi schon an der Leine und habe die auch nicht mal durch meine Hand geschlaucht, sondern einfach die flattern frei rum und ich habe die nur mit Zeigefinger und Daumen in der Hand, mit gar nicht mehr. Nur mit Zeigefinger und Daumen über den Knotenpunkt und so fliege ich. Da habe ich für mich das beste Gefühl. Und es ist tatsächlich so, wenn ich jetzt einen anderen Flug mache, wenn ich ein Flug bin und ich würde an den Stegen voll durchbremsen, dass ich ein anderes Gefühl hätte, als wenn ich jetzt an den Knotenpunkten durchbremse. Das ist auf jeden Fall so.

[00:30:15] **Lucian Haas:** Aber du hast noch einen Bremssteg da dran oder ist das wie bei manchen Akro-Leuten, die sagen, ich habe so Free-Brakes, die ich wirklich ganz frei bewegen kann und da dann auch noch was mit anpassen kann, ob ich schneller rum will um die Kurve oder halt wirklich nur die Mitte anbremsen und so weiter?

[00:30:31] **Linus Schubert:** Ja, also ich habe noch Stege, aber das variiert auch bei den Piloten, wie sie es gerne hätten. Also manche haben auch diese Akro-Line, Akro-Bremsen, dass da gar keine Stege mehr drin sind und einige haben sich auch diese Hölzer reingebaut, die, ich weiß nicht, wie sie heißen, über den Bremsen, dann über den Knotenpunkten die Hölzer, dass man den quasi wie beim Akrofliegen hält. Das ist aus Schaumstoff, glaube ich, und bei uns ist es aus Holz.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Meistens, Sie sagen irgendwelche Handles, die dann noch da drüber sind. Ja, genau, Handles, ja. Kommen wir mal zur eigentlichen Weltmeisterschaft, die jetzt in Sopot war eine Woche lang. Wie ist die für dich verlaufen beziehungsweise, wo waren da so die Knackpunkte und ab wann konntest du halbwegs sagen, hey, ich bin auf der Erfolgsspur?

[00:31:15] **Linus Schubert:** Ja, das war ein ziemlich spannender Wettbewerb. Dadurch, dass die Bedingungen so unberechenbar, also für uns, auch für die erfahrensten Piloten an dem Sport, so schwierig waren zu handeln, war es extrem spannend und das Teilnehmerfeld hat sich extrem durchgeschüttelt, jede Runde. Für mich war das so, also ich habe einen guten Start gehabt, ich habe gute erste vier Ergebnisse gemacht, und dann habe ich aber dadurch, dass man in zwölf Runden darf man ein Ergebnis streichen und dann bin ich tatsächlich 1,74 Meter neben dem Punkt gelandet und dann wurde ich ganz schön nach hinten durchgereicht und dann kam halt eben das Streichergebnis, dann habe ich das weggestrichen und danach habe ich aber noch einen Fehler gemacht, also ich habe eine Zehn gelandet und dann hatte

ich quasi schon über zehn Zentimeter automatisch und ich bin es halt so gewohnt, dass wenn du über zehn Zentimeter hast, dann wird es schwierig noch weitere, also das war nach der sechsten Runde, dann noch weitere sechs Runden wirklich so gut und präzise zu landen, dass man dann sich vorne oben über Wasser hält, dann wurde ich durchgereicht bis auf Platz 17, das war eigentlich noch gut, dann habe ich weiter gemacht und dann siebter, achter, neunter Flug immer gute Ergebnisse gemacht und dann bin ich tatsächlich wieder in die Top Ten gewutscht und dann ging es weiter mit neunter, zehnter, elfter Flug und auf dem elften Flug war ich dann tatsächlich wieder auf dem dritten Platz, da war noch ein Indonesier vor mir und dann habe ich im letzten Flug ein saustarkes Ergebnis gemacht, also zwei Zentimeter war nicht saustark, aber für die Bedingungen, weil es nicht so einfach war, bin dann tatsächlich am Ende vor den Aves aus Indonesien gerutscht, ich habe einen kleinen Fehler gemacht und bin dann auf dem zweiten Platz gelandet, unglaublich, das war schon ein Gänsehautgefühl, als man dann so wusste, du bist Vize-Weltmeister, du hast es geschafft und bist dann noch

[00:33:06] 16 Plätze hochgekommen, das ist schon saustark gewesen, ich bin total zufrieden.

[00:33:11] **Lucian Haas:** Ich habe das Video gesehen, wo du da gelandet bist und dann, du schreist richtig deine Freude raus, aber das ist fast ein aggressiver Schrei, so vom Zugucken her, wie verbissen ist man bei so einem Wettbewerb?

[00:33:24] **Linus Schubert:** So ein Wettbewerb spielen bei uns, vor allem bei unserer Familie, viele Emotionen mit, also nach jeder Landung hast du verschiedene Emotionen, bei null Zentimetern, da freust du dich, da machst du Show, da weist du die Arme in die Luft und bei einer 177, da läufst du dann 500 Meter weg im Wald und analysierst dein Video und regst dich auf bis zum Abwinken und dann, das variiert total und das ist extrem spannend und witzig auch, die Emotionen und danach, nachdem ich dann wusste, ich bin Vize-Weltmeister, da habe ich natürlich dann, da kam dann alles raus, da ist dann der Druck abgefallen, weil man hat ja natürlich bis zum letzten Flug einen enormen Wettkampfdruck, um das am Startplatz zu handeln, also du läufst dann eine Stunde hin und her und wartest, bis du endlich starten darfst und dann bist du in der Luft so aufgeregt und dann stehst du über den Punkt, bist aufgeregt, zitterst überall und dann kannst du kaum unterschreiben, weil du so zitterst an der Hand und das ist schon unglaublich, was da für Emotionen mitspielen und wo ich dann wusste, jetzt bin ich Vize-Weltmeister, da habe ich dann rumgeschrien wie ein Verrückter, hab mich so gefreut, hab gefeiert, war

[00:34:32] **Lucian Haas:** unglaublich. Ihr macht das ja gewissermaßen als Familienbusiness, das heißt dein Papa, der Andreas Schubert, fliegt da auch mit oder ist auch mitgeflogen bei der WM und auch dein Bruder Lennart ist dort auch mitgeflogen. Wie ist das mit der Konkurrenz untereinander bei euch? Freut ihr euch einfach über die guten Ergebnisse oder seid ihr auch wirklich so hey, ich war diesmal der Bessere oder was auch immer, dass ihr auch so ein bisschen hämisch gegenüber seid? Ja,

[00:34:58] **Linus Schubert:** also bis zur sechsten Runde, wir haben ein Team gemacht, das Deutschland-Team mit der Annalena, die wohnt auch am Fuß von der Wassergruppe und da hat man sich für jedes Ergebnis extrem gefreut. Ja, Anja hat eine Eins gemacht, geil, das ist gut fürs Team, wir sind weiter, wir sind weiter. Bis zur letzten Runde haben wir wirklich den zweiten Kratzer in der Hand gehabt, nur in der letzten Runde haben wir leider einen Fehler gemacht und sind auf den vierten Platz gerutscht, was aber auch extrem gut ist. Da hat man sich natürlich auch extrem gefreut für den anderen und danach so die siebte, achte, neunte Runde, wo es dann vor allem bei uns auch von der Spitze waren wir alle ziemlich eng, da hat sich da natürlich, da waren schon Anspannungen auch. Das ist immer so in der Familie, auch im Training gibt es, also einfach spielen Emotionen mit, aber am Ende freuen wir uns natürlich für jeden, der gewinnt, also mal ist der Papa auf dem Podium, mal ist mein Bruder auf dem Podium, mal bin ich auf dem Podium, das verteilt sich immer so und da freut man sich natürlich für jeden und dann weiß man, ja, beim nächsten Mal klappt es bei mir wieder oder so.

[00:35:57] Wir sind ein Team, wir sind eine Familie und wir freuen uns für jeden natürlich, wenn er ein gutes Ergebnis macht. Das

[00:36:03] **Lucian Haas:** heißt, es ist positive Konkurrenz, ihr pusht euch dann auch.

[00:36:07] **Linus Schubert:** Ja, wir pushen uns, natürlich gibt es auch ein bisschen Streitigkeiten, wenn man mal einen blöden Spruch macht oder so, das gibt es natürlich auch, aber das ist dann schnell wieder vom Tisch und dann gibt es

einen neuen Tag und neue Ergebnisse und dann geht es auch wieder weiter.

[00:36:20] **Lucian Haas:** Der Lennart fliegt schon länger, auch schon länger Accuracy und du bist der Jüngere von euch beiden, aber seit diesem Jahr, wenn ich es richtig gesehen habe, dann auch wirklich der Bessere. Ist das irgendwie ein Thema, dass du sagst, also unter Brüdern, plötzlich mein kleiner Bruder überholt mich? Ja,

[00:36:38] **Linus Schubert:** also ich

[00:36:41] bin vielleicht in Accuracy ein bisschen präziser, also ich kann vielleicht am Ende ein bisschen besser landen, das ist schon so, also in den meisten Wettkämpfen war ich schon vor ihm, aber das war für ihn eigentlich nie ein Problem und er freut sich auch immer für mich und das für uns gibt es da eigentlich durchs Gleitschirmfliegen ab und zu mal einen Streit, aber auch nicht so wirklich so Schwankungen, dass wir jetzt sagen würden, ja ne, mit dir fahre ich nicht mehr auf den Wettkampf, also sowas das ist schon nicht und das ist auch für ihn nicht schwer gewesen, so zu sehen, dass ich vielleicht ab und zu mal vor ihm bin, das war überhaupt kein Problem. Er ist ja auch manchmal wieder vor mir und dann ist der Wettkampf auch wieder rum und dann startet ein neuer, also das war nie so ein Problem, ja.

[00:37:25] **Lucian Haas:** Wie ist das mit deinen Freunden in der Schule? Ich meine, normalerweise würde man so sagen, so Jugendliche wie du, da hat man vielleicht so eine Gang, macht Sachen gemeinsam, also die einen sind irgendwelche BMX-Fahrer oder Skateboard und man übt das alles gemeinsam und pusht sich da auch so in der Freundschaftsgang dann halt auch und teilt halt die Passion dann dafür. Jetzt hast du ein sehr ausgefallenes Hobby, was sicherlich nicht jeder von deinen Freunden dann da einfach auch so mitmachen kann. Wie sehen das deine Kumpels, wenn du dann auch sagst, hey, ich bin jetzt Weltmeister geworden, könnt ihr das irgendwie nachvollziehen? Freuen die sich mit oder ist das für die, du machst da irgendwie was Abgehobenes?

[00:38:01] **Linus Schubert:** Ja, also die Meinungen variieren da von den Klassenkameraden, also meine guten Freunde sagen natürlich viel Respekt, echt richtig geil und ich bin auch mit zwei, drei Freunden schon mal, die sind schon mal auf die Wasserkuppe gekommen, haben schon mal einen Schirm aufgezoogen, sind schon mal mit der Schulung ein bisschen mitgeflogen, also so kleine Übungsflügel wie beim Schnippert-Bus und die waren auch total begeistert, wollen auch weiter machen, wollen auch einen Flugschein machen, die habe ich schon dazu gebracht, aber bei manchen sagen die halt auch so, ja gut, ich weiß nicht, was er da macht, er ist halt gut da drin und ja, der macht halt so sein Ding. Ich bin ja auch oft von der Schule weg, öfters mal habe ich eine Woche, wo ich gar nicht in der Schule bin, weil ich auf dem Wettkampf bin. Da gibt es so, manche finden es halt extrem geil, manche sagen so, ja, hier Glückwunsch und manche so, ja gut, der macht das halt so, der

[00:38:49] ist da jetzt halt so in der Curiousy-Szene oder bei seinem Kleidchen fliegen und ja, aber ich habe auch Freunde, die fliegen, also aus Gersfeld, hier direkt an der Wasserkuppe dran, habe ich einen guten Freund, der kommt oft hoch, wir fliegen zusammen, der fliegt auch für Curiousy, wir pushen uns, wir helfen uns gegenseitig, wir nehmen uns auf, der eine landet zuerst, macht ein Video, der andere und da geben sie uns Tipps, Tipps und der fährt jetzt auch nächstes Jahr mit auf die Wettkämpfe und wir freuen uns auf jeden Fall total und der stärkt auch das deutsche Team. Jetzt wollen auch noch ein paar Freunde von mir aus der Klasse und aus meinem Dorf wollen jetzt auch noch ein paar Gleiterschein machen. Also da hoffe ich natürlich auch, dass so die jungen Generationen, so wie ich jetzt so nachkommen und ich viele junge Piloten motivieren kann, damit jetzt anzufangen, weil es einfach extrem geil ist,

[00:39:34] diese Sportart und ja, so ist das. Und auch in Curiousy jetzt, ich glaube wir hatten 16 Junioren, also das ist schon ganz schön viel eigentlich, da haben wir natürlich auch nach dem Wettkampf sind wir jetzt mit 5, 6 Leuten fliegen gegangen, die auch sehr jung waren, da macht das auch total Spaß zusammen zu fliegen nach dem Wettkampf.

[00:39:53] **Lucian Haas:** Wenn man sich so die Teilnehmer anguckt, bei diesen Accuracy-Wettbewerben, dann ist halt sehr viel Osteuropa und sehr viel Asien im Grunde, auch ungewöhnliche Länder oder ungewöhnlich in der Form, dass man sie normalerweise nicht so als die typischen Gleitschirmländer aus europäischer Sicht sieht. Dann sind da Indonesia dabei und Inder und Pakistanis und sonst irgendwie was alles. Warum ist dort dieses Accuracy so populär und bei uns nicht?

[00:40:23] **Linus Schubert:** Ja, also in Thailand zum Beispiel ist es extrem populär, die haben eine eigene Liga, nur für Accuracy, die haben da so viele Piloten, dass die da ganze Liga-Wettkämpfe machen, nur für Accuracy und die werden

da gesponsert von Leuten wie Toyota zum Beispiel, die haben da extrem große Sponsoren und es gibt viele Berufspiloten in Accuracy, nur in Deutschland und auch in den Alpen wird das nie so wirklich aufgezo- gen, weil in den Alpen es gibt keine Accuracy-Piloten aus Österreich zum Beispiel. Ich meine, es macht ja auch keinen Sinn, ich meine, man fährt ja nicht mit der Bahn 20 Minuten auf den Berg, um dann schnell Ohren anzulegen und wieder runter zu gehen und zu landen. Da liegt ja das Akrofliegen oder das Cross-Country-Fliegen viel näher, aber in Thailand und in den asiatischen Ländern ist es da viel populärer.

[00:41:14] Warum genau, weiß ich selber gar nicht. Das wird bei uns einfach in Europa nie so wirklich richtig gepusht, also vor allem jetzt, wenn ich jetzt so die X-Ads schaue, da wird ja dieses Cross-Country und so auch dieses Rennen, Hike and Fly, machen extrem gepusht durch die sozialen Medien. Viele Leute sehen das, viele Leute liken die Videos und beim Accuracy gibt es nicht wirklich es gibt nicht wirklich Piloten, die da soziale Medien machen, die da sagen ja, hier ist der Wettbewerb und das machen wir da und ich weiß auf jeden Fall, in Europa haben wir nicht viel in den sozialen Medien damit zu tun, mit diesem Accuracy und es ist noch nie wirklich ich glaube, eine Szene geworden und viele Leute kennen das auch gar nicht, diese Sportart. Und unser Ziel von meinem Bruder und unserer Familie und auch den Slowenen, den Europäern wird es halt sein und das wollen wir auch alle zusammen probieren viele Leute dazu zu motivieren, weil es eigentlich wirklich total aufregend ist und total Spaß macht.

[00:42:11] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt sagst, du kriegst auch schon deine ersten Freunde aus der Schule dazu und vielleicht wird ja die Wasserkuppe dann irgendwann so das große Accuracy Zentrum, wo dann die große Wasserkuppenschule auch halt die Ziellande Elite dann des Landes dann auch heranzüchtet.

[00:42:27] **Linus Schubert:** Ja, also ich hoffe, dass wir ein Accuracy Zentrum werden hier, also wir hatten jetzt unsere erste deutsche Meisterschaft vergangenen Monat da haben wir auch wirklich Piloten von der Wasserkuppe, vom Club motiviert, motivieren können mitzufliegen und die haben jetzt auch wirklich Lust weiter zu fliegen, auf kleinere Wettkämpfe nach Tschechien zu fahren zum Beispiel. Das liegt nicht weit, das sind 5-6 Stunden mit dem Auto und da kannst du einen coolen Wettkampf mitfliegen und die Zeit genießen. Ich hoffe natürlich, dass wir jetzt dieses Accuracy pushen können auf der Wasserkuppe, das wäre natürlich optimal für uns. Das wird auch Papillon wahrscheinlich sehr gut tun, also viele, wir sind in der Produktion mit Schirmen, wir probieren den perfekten Accuracy Schirm zu bauen und den auf den Markt zu bringen. Wenn wir hier mehr Piloten haben, die den fliegen, die Erfolge zeigen, dann sehen das die Chinesen oder die Thailänder, ah guck mal der fliegt den Schirm, den testen wir mal.

[00:43:20] Das hoffen wir, wir geben unser Bestes, Accuracy noch weiter in die Zukunft zu pushen.

[00:43:26] **Lucian Haas:** Das heißt auf gewisse Weise siehst du dich auch ein bisschen als Werbefigur fürs Accuracy?

[00:43:33] **Linus Schubert:** Ja schon, also in Kasachstan, wo ich den neuen Accuracy Schirm von uns ausprobiert habe, da kamen dann wirklich schon einige Anfragen nach dem Schirm und nach der Produktion und wann wir fertig sind und also ich glaube, dass viele Piloten sehen mich mit dem Schirm landen, machen Videos und ich glaube und natürlich auch mein Vater und mein Bruder und die Piloten, die jetzt Papillon fliegen, die pushen das, und das dadurch, also wir machen nur Werbung, indem wir die Schirme selber fliegen, also so wirklich Werbung in den sozialen Medien oder sowas für so einen Schirm gibt es eigentlich gar nicht, aber das reicht uns auch schon, weil es gibt viele Piloten, die die Thailänder zum Beispiel, die haben eine ganze Liga, die würden dann viele Schirme kaufen, die Chinesen und so und da machen wir in unserer Accuracy Szene schon auch, da gibt es genug Käufer dafür, dass sich sowas lohnen würde.

[00:44:27] **Lucian Haas:** Jetzt diese Weltmeisterschaft in Sopot ist in die Zeit der Herbstferien bei dir gefallen und du hast vorhin schon gesagt, ja du hast schon ab und zu musstest dann halt aus der Schule raus, um andere Wettbewerbe zu fliegen, jetzt hast du gesagt, acht oder acht bis zehn Wettbewerbe bist du allein in diesem Jahr schon geflogen. Wie viel Schule hast du dafür dann verpasst?

[00:44:47] **Linus Schubert:** Ja, also bei uns ist das zum Glück ziemlich einfach mit der Schule, weil wir sind eine iPad-Klasse, wir haben alles digital, wir arbeiten nur noch mit iPads in der Schule, wir haben die Bücher auf dem iPad, Wir haben unsere Hefte auf dem iPad, und wenn ich dann jetzt mal zum Beispiel: waren wir im Sommer, waren wir in Kasachstan eine komplette Woche, und aber nicht eine Woche habe ich in der Schule gefehlt und habe dann einfach nachmittags, während ich dann, während der Wettkampf war und ich am Landeplatz war, habe ich dann einfach

nachgearbeitet, das war eigentlich kein Problem. Ich fiel dann schon ab und zu, zum Beispiel wenn ich nach Alanya fliege, um da auf den Wettkampf zu gehen, dass dann aber immer über Wochenenden Wettkämpfe, das heißt, da brauche ich dann Donnerstag die Schule frei und Freitag und das ist öfters so, dass ich Donnerstag und Freitag Schule frei

[00:45:32] brauche, um die Wettkämpfe mitzufliegen, aber das arbeite ich dann einfach nach und schicke das den Lehrern zu. Da haben wir Glück, dass wir eine iPad-Klasse sind, da bin ich total glücklich drüber.

[00:45:41] **Lucian Haas:** Der Schuldirektor sagt auch mal, ja klar für so einen Wettbewerb kriegst du immer die Freistellung.

[00:45:46] **Linus Schubert:** Ja, also ich habe halt auch Erfolge gezeigt, ich habe Leistungen gezeigt und ich gehe da nicht hin, um Spaß zu haben, sondern auch halt um wirklich zu fliegen und das ernst zu nehmen. Also das ist dann kein Problem, aber wenn wir mehr als drei Tage brauchen, müssen wir auch zum Schulamt gehen, also da müssen wir das gar nicht zum Schulleiter schreiben, sondern zum Schulamt und dann ist das aber auch nie ein Problem. Da hängen wir einfach die Presseartikel an und dann sehen die das und dann ist das eigentlich nicht so dramatisch.

[00:46:15] **Lucian Haas:** Du musst so eine ganze Pressemappe einfach mitschicken. Genau. Wo warst du denn in diesem Jahr schon überall, allein durch deine Curiousy-Wettbewerbe? Wie viele

[00:46:23] **Linus Schubert:** Länder und wo? Ja, also wir haben Anfang mit einem kleinen Liga Wettbewerb in Tschechien, das war so eine tschechische Open. Allein dieses Jahr sind wir dreimal nach Tschechien gefahren, weil das einfach naheliegt. Dann waren wir jetzt vergangenes Wochenende in Bulgarien auf der Weltmeisterschaft, dann waren wir in Kasachstan, in Asien, dann waren wir in der Türkei, in Alanya waren wir geflogen, in Albanien waren wir in Flora und

[00:46:53] ja, sonst ein paar Länder, das fällt mir jetzt nicht genau ein. Aber wir sind schon ordentlich schön rumgereist und ich bin auch total dankbar dafür, dass mir so Möglichkeiten gegeben werden, dass ich da mitfliegen kann. Das ist ja nicht selbstverständlich. Und ja.

[00:47:09] **Lucian Haas:** Wie wirst du denn da so in dieser internationalen Curiousy-Community als Jungspund so aufgenommen? Es werden wahrscheinlich ja nicht so viele so junge Leute mitfliegen wie du.

[00:47:19] **Linus Schubert:** Ja, also was auf jeden Fall ist bei den ersten Wettkämpfen, auch in Alanya, das war ein World Cup, da hast du dann, also die Leute, die finden es extrem cool, dass du so jung bist und sagen immer so Champion und wollen dich immer so pushen und da erwarten die Leute schon mehr von dir als wenn du, glaube ich, jetzt einfach so ein 40-Jähriger bist, der einfach so mal da mitfliegt. Da haben die Leute schon mehr Erwartungen an dich, also da hast du schon Druck. Aber die finden es auch auf jeden Fall alle extrem cool. Klasse, dass wir so jung mitfliegen. Auf jeden Fall bewundern die uns auch und pushen uns auch und machen Videos und schicken uns das. Und wir reden viel mit den Leuten und das ist für die Leute nicht selbstverständlich, dass so jemand jung ist, damit fliegt und finden es extrem cool und alle wollen, dass mehr junge Leute kommen

[00:48:07] und wollen, dass die Sportart quasi populärer wird und auch durch uns gepusht wird. Das finden alle Leute extrem gut. Also da sagt keiner, nee, komm, der ist so jung, das ist blöd oder sowas. Das finden alle Leute total cool.

[00:48:20] **Lucian Haas:** Keiner, der ein Problem damit hat irgendwie. Oder ein Neidproblem, der sagt, hey, so jung hätte ich das gerne auch schon gekonnt.

[00:48:26] **Linus Schubert:** Ja, das natürlich auch. Das kommt auch immer. Ja, ich hätte auch gern so jung angefangen und einige Piloten, die Kinder haben, fangen jetzt auch schon an, mit den Kindern jung anzufangen, auch an jung mit den Kindern zu beginnen. Das haben jetzt uns zwei, drei Piloten gezeigt auf der Weltmeisterschaft, wie ihre Kinder da rumhändeln auch so mit so Speedmastern. Und das finden wir natürlich auch extrem cool. Und sagen dann ja, pushen, pushen, pushen und weitermachen und dann kommen die hier. Und es gibt auch noch jüngere als ich. Also tatsächlich war einer auf der Rastergruppe hier. Der war 13 Jahre, alt, aus Spanien. Der ist auch gut mitgeflogen, hat auch echt coole Landungen gemacht und wir hoffen natürlich, dass das weiter so bleibt.

[00:49:06] **Lucian Haas:** Es gab ja glaube ich mal auch Ansätze, Accuracy vielleicht olympisch zu einer olympischen Disziplin zu machen. Träumst du davon, vielleicht irgendwann mal bei einer Olympiade teilzunehmen?

[00:49:16] **Linus Schubert:** Ja, also mein Traum ist es natürlich auf jeden Fall. Mein Traum war auch, auf der Weltmeisterschaft vorne mit rein zu fliegen. Ja, wir sind da gerade dran, dieses Accuracy olympisch zu machen. Wir haben neue Regeln gemacht und die pushen das extrem und das macht Accuracy extrem spannend. Und wir haben gute Ansätze, das olympisch zu machen. Gute Voraussetzungen und hoffen, dass wir das hinbekommen und setzen uns da gerade mit dem olympischen Komitee in Verbindung. Vor allem die Berufspiloten auch. Also der Matja Sluga aus Slowenien, der hat da einen ziemlich großen Namen sich gemacht in der Accuracy-Szene und der ist da gerade dran, um das zu pushen. Und das ist der Traum von jedem Pilot einmal, dass das olympisch wird und wir probieren das einfach so weit wie es geht in die Zukunft. Und es wäre natürlich ein Traum, mal eine olympische Medaille da abzuholen.

[00:50:02] Accuracy ist eben auch extrem spannend, weil du hast alle Landungen an dem gleichen Platz und es geht ziemlich schnell und du siehst ziemlich viel. Ich glaube beim Cross Country, da starten alle einmal, da siehst du einen geilen Startpult, ja, und dann fliegen alle weg. Dann sind sie alle, keine Ahnung, zwei, drei Stunden unterwegs, hunderte Kilometer und kommen dann am Ende wieder rein. Und das ist vielleicht nicht so spannend wie das Accuracy, weil da hast du dann wirklich Action und am Ende vom Wettkampf minimiert sich dann das Teilnehmerfeld auf die besten 20 Piloten. Also in der letzten Runde fliegen nur noch die besten 20 Piloten. Dann haben wir eben extrem gute Action. Dann siehst du an der Live-Tabelle, ja, der hat das gelandet, der ist jetzt auf dem Platz und der hat so viele

[00:50:42] Zentimeter. Und dann hast du noch einen Kommentator dazu, der das ankommentiert, ja, jetzt kommt der. Und wenn er das und das landet, ist er auf dem Platz. Und ich glaube, da kann man extrem viel Spannung reinbringen. Gab

[00:50:54] **Lucian Haas:** es in Sopot ein richtig großes Publikum, was immer da quasi um euren Landeplatz herum stand?

[00:51:01] **Linus Schubert:** Leider nicht. Also wir hatten in Sopot uns, das haben wir auch der Organisation gesagt, dass wir es schade fanden, dass wir auf einer Weltmeisterschaft mit so wenig Professionalität ankamen. Also das war, ich würde nicht vom Accuracy damit abwerben, aber es war nicht professionell gemacht. Das haben wir denen auch gesagt, dass das für die Zukunft professionell sein muss, wenn wir auch damit olympisch hingehen möchten. Weil einige Piloten, die brauchen auch schöne Bilder. Und da war halt wirklich nichts. Wir hatten jetzt nicht mal eine Infrastruktur, nicht mal Zelte am Landeplatz, wo wir Schatten haben, sondern haben uns dann unter die Bäume verkrochen. Und das war nicht gerade sehr spannend in Bulgarien. Und wir hatten zwar echt eine coole Tafel, eine große Tafel, die angezeigt hat, was sich erklärt hat mit den Live-Ergebnissen und welcher Platz man ist. Aber was auch gefehlt hat, war eben ein Kommentator.

[00:51:47] Den hatten wir in Albanien, das war total cool. Da gibt es auf jeden Fall Verbesserungen. Und für den FAI 1 Wettbewerb haben viele Piloten gesagt, sie sind sich alle einig, dass das in Zukunft besser werden muss, dass wir Infrastruktur brauchen, Sponsor-Wände brauchen, dass man Fotos machen kann, weil viele Leute leben auch von dem Accuracy und die brauchen diese Bilder für die Sponsoren. Ja, was geht denn da ab? Wer guckt denn dazu? Und was sind denn da für so Fernseher, also für Reporter? Ich habe zum Beispiel auch einen 5-Minuten-Beitrag im bulgarischen Fernsehen bekommen. Die haben ein Interview gemacht. Und sowas braucht man da. Aber dass eben nichts schön ist, womit man filmen kann, das hat eben so ein bisschen da an Infrastruktur gefehlt. Aber in Zukunft wollen wir es auf jeden Fall ausbauen und haben auch schon richtig coole Pläne für die Zukunft gemacht.

[00:52:31] **Lucian Haas:** Wie sehen deine persönlichen Pläne für die Zukunft aus? Willst du irgendwann Accuracy Profi werden, wie deine asiatischen, Vorbilder vielleicht nicht, aber deine Mitflieger?

[00:52:42] **Linus Schubert:** Ja, also es wäre auf jeden Fall ein Traum, Berufspilot zu werden. Aber ich weiß nicht, ob das so mein Ding wäre. Also ich habe, der Matjas Luga aus Slowenien ist Berufspilot. Der war jetzt 20 Jahre Berufspilot und ich weiß nicht, ob das mein Ding wäre, wirklich dann das ganze Leben lang nur zu fliegen und nur auf die Scheibe zu hüpfen und zu gucken, wo sind die Fehler. Ich glaube, ein Sponsoring zu haben ist auf jeden Fall extrem gut, um auf Wettkämpfen Unterstützung zu haben. Aber ich denke, ich möchte dann auch einen richtigen, also einen Job haben, wo

ich Fluglehrer bin oder etwas so, wo ich was mache, also wo ich mit Leuten in Verbindung bin, nicht nur mal ein Single, professioneller Berufspilot 20 Jahre oder jeden Tag mehrere Flüge machen, sondern ich möchte wirklich richtig arbeiten gehen und das ist ja auch arbeiten gehen, aber ich möchte eben anders arbeiten vielleicht und da Sponsoren zu haben, wie jetzt zum Beispiel Papillon, die jetzt mich unterstützt natürlich auf den Reisen zu haben, ist auf jeden Fall extrem gut und wir sehen jetzt auch mal, mal schauen, ob wir vielleicht jetzt mal nach Sponsoren uns umschauen.

[00:53:50] Aber

[00:53:51] **Lucian Haas:** du siehst dich schon, egal wie es ist, professionell etwas mit der Gleitschirmfliegerei zu

[00:53:56] **Linus Schubert:** machen. Ja, auf jeden Fall würde ich gerne professionell bleiben mit dem Gleitschirmfliegen und in Zukunft das professioneller zu machen, zu pushen. Also, dass sowas zum Beispiel mal Olympisch wird, sowas zu pushen und dass halt auf jeden Wettkampf eine geile Organisation ist und dass es klare Regeln gibt und zum Beispiel haben wir jetzt auf der Weltmeisterschaft neue Systeme ausprobiert, dass wir drei Kameras haben und automatisch gemessen wird, wie weit der Pilot von dem Nullpunkt weg ist, dass quasi keine Judges mehr benötigt sind, weil die Judges sind auch teuer. Also, wenn wir jetzt hier den Worldcup auf der Wasserkuppe machen, vor dem letzten Monat müssen wir halt wirklich die Judges auch bezahlen, dass die hier herkommen und das ist auch teuer und sowas kann man eben durch so dreidimensionale, also durch drei Kameras um die Scheibe kann man sowas auch digital messen und da haben wir neue Systeme ausprobiert.

[00:54:44] Hat's funktioniert? Ja, die haben geklappt. Das wird wahrscheinlich jetzt nächstes Jahr so sein, dass wir dann mit Kameras machen und dann nur noch weniger Judges brauchen. Das wird uns auf jeden Fall extrem viel weiterhelfen, weil auch den Judges passieren mal Fehler, dass die mal mit dem falschen Fuß zuerst aufkommen und jeder falsch messen und das wird eben so Kameras auch nicht passieren.

[00:55:05] **Lucian Haas:** Wie viel, fällt mir gerade noch als Frage so ein, wie viel Höhenunterschied braucht man eigentlich für einen Flug, damit man in so einem Wettbewerb dann sagen kann, das ist ein gültiger Flug? Also reicht da eigentlich ein ganz kleiner Trainingshügel aus, wo man sagt, man startet 30 Meter oberhalb vom Landepunkt und das würde schon funktionieren oder muss das mindestens 100 Höhenmeter sein, damit man ordentlichen Anflug machen kann? Vorgeschrieben für

[00:55:28] **Linus Schubert:** einen FAI Wettbewerb sind 100 Meter meine ich und so einen kleinen Übungshang, das kommt nicht in Frage, das darf man nicht, das ist nicht erlaubt, aber ich glaube ab 50 Metern beim Kategorie 2 Wettbewerb ist ab 50 Metern schon okay, aber das finden auch die meisten Piloten, das ist nicht die Lösung, das ist nicht gut, also das gibt's auch nur sehr selten, dass man an so kleinen Hängen fliegt. Jetzt in Bulgarien hatten wir 600 Meter für den Unterschied, das war natürlich wieder ein bisschen unnötig, weil wir 600 Meter, da gleiten wir einfach nur ewig ab und müssen uns dann staffeln, weil der Schirm mehr Leistung hat als der Schirm und dann fliegt der eine den unten drunter durch und das war schon nervig, aber optimal sind so 150 bis 200 Meter für Security. Da gibt's halt Winden und die an Winden zu fliegen ist eigentlich optimal für Security.

[00:56:15] Das

[00:56:15] **Lucian Haas:** heißt viele Wettbewerbe finden auch im vollkommen flachen Start und da wird einfach aus der Winde rausgestartet?

[00:56:20] **Linus Schubert:** Genau, also die nächste Europameisterschaft wird an der Winde sein im Flachland. Wo? Das wird in Albanien sein und

[00:56:32] **Lucian Haas:** ich hab's gleich. Na ist egal, auf jeden Fall Albanien und das ist dann im nächsten Jahr wahrscheinlich? Ja, nächstes Jahr in Albanien, in Vesac glaube ich. Und da nimmst du dann auch wieder teil? Da nehme ich auch teil, ja. Um dann Europameister zu werden? Ich gebe mein Bestes. Wie lange wird's noch dauern, bis du auf Platz 1 in der Weltrangliste dann stehst? Ich glaube jetzt bist du immer schon auf Platz 3 vorgerückt mittlerweile.

[00:56:54] **Linus Schubert:** Ja, ich bin derzeit auf Platz 3 und morgen bin ich auf Platz 2 in der Weltrangliste und es ist spannend, weil der Chinese, der Pilot ist und saustarke Leistung macht, er ist halt in jedem Wettkampf ein bisschen, also immer 1-2 Plätze vor mir und dann bekommt er 2-3 Punkte mehr als ich. Es wird extrem schwierig den einzuholen und

die Chance wäre jetzt gewesen die Weltmeisterschaft, aber da war er wieder vor mir. Das heißt, ich bin jetzt Zweiter und er ist Erster und es ist schwierig ihn einzuholen, weil wir haben jetzt erstmal die nächsten Wochen erstmal keine Wettkämpfe mehr, die so hoch gerankt sind, dass man Punkte dazu bekommt und die nächsten Möglichkeiten wären dann nächstes Jahr auf Wettkämpfe wie die Europameisterschaft.

[00:57:40] **Lucian Haas:** Das heißt, du musstest noch mehr trainieren, um irgendwann den Chinesen dann doch noch vom Thron zu stoßen?

[00:57:47] **Linus Schubert:** Ja, genau. Also den Chinesen da vom Thron zu stoßen ist sauschwer. Wir haben jetzt dann ein bisschen mit ihm geredet. Er macht 400 bis 500 Flüge im Monat nur auf die Scheibe und ist ein langer Weg, aber es ist nicht unmachbar, weil auch der Chinese macht noch Fehler. Also das war jetzt in Bulgarien, hat er halt wirklich saustarke Ergebnisse gemacht, aber auch mal einmal 200 gemacht eben und wenn er dann nochmal eben einen Meter landet, dann ist er schon wieder durchgereicht. Also das passiert natürlich nicht, also kaum, aber das kann passieren und das wird in Zukunft schwieriger, aber es wird eine Aufgabe sein, so viel zu trainieren, um auf seinem Level mitzufliegen, aber es ist nicht unmöglich.

[00:58:29] **Lucian Haas:** Wie viel trainierst du so? Auf wie viele Flüge im Monat kommst du auf die Scheibe?

[00:58:34] **Linus Schubert:** Das ist eine gute Frage. Also teilweise, wenn wir am Südhang sind, sind wir schon viel unterwegs, da machen wir schon mal 60 Flüge am Tag. Also weil wir können eben hochhändeln, das ist wie an der Dynos, aber ich würde sagen, im Durchschnitt mache ich 100 bis 120 Flüge im Monat. Aber immerhin. Aber es gibt halt auch mal Monate im Winter, wo du dann halt kaum was machst, also das variiert. Durchschnittszahl ist vielleicht 100 bis 120.

[00:59:00] **Lucian Haas:** Macht das einen Unterschied von der Luft her? Winter ist viel kälter, die Luft ist viel dichter, also ändert sich da auch was von der Art und Weise, wie man solche Anflüge dann macht? Ist es im Winter vielleicht sogar leichter zu fliegen als im Sommer? Im Winter

[00:59:12] **Linus Schubert:** ist es leichter zu fliegen als im Sommer, auf jeden Fall, aber viel ausmachen tut das nicht. Also im Winter haben wir eben keine richtigen Thermiken, die dann abgehen, haben dann keinen Landeplatz oder so. Das ist dann einfacher zu landen als im Sommer, aber von der Luftmasse her oder von meinem Anflug ändert das dann eigentlich nichts. Ich mache dann meinen ganz normalen Style und am Ende komme ich auch auf den Punkt.

[00:59:37] **Lucian Haas:** Lass uns zum Abschluss kommen, da darfst du nochmal ein wenig Werbung machen. Warum sollte ich mich als Otto Normalpilot für Accuracy interessieren?

[00:59:49] **Linus Schubert:** Ja, also Accuracy ist spannend, man kann auf jeden Fall richtig viel lernen, im Gefühl und im Schirm zu stehen und man lernt auf Wettkämpfen immer neue Leute kennen, man hat eine total coole Atmosphäre da, man ist viel in sozialen Kontakten und Accuracy ist sehr spannend, vor allem wenn man landet und man muss eben alles können und all sein Wissen, was man hat, am Ende auf Zentimeter bringen und das macht eben so diese Aufregung aus und du freust dich jedes Mal wieder, wenn du hochfährst, ja, gleich darfst du wieder auf den Punkt fliegen, zumindest ich und es macht mir unheimlich viel Laune, einfach den ganzen Tag da auf den Punkt zu fliegen und ich würde es auf jeden Fall allen empfehlen und vor allem auch Anfängern, um mal zu lernen, ja, wie ist das eigene Ziel genau zu landen, wie schwer ist das und das kann natürlich einem auch helfen, also wir sind jetzt zum Beispiel in Sopot mitten in der Stadt auf einer kleinen Wiese gelandet, das war total spannend, war total cool und das würden wir ohne Accuracy so überhaupt nicht hinkriegen, muss man natürlich auch nicht hinkriegen, aber wenn man mal eine Notlandung hat, dann bringt einem Accuracy auch was, wir hoffen natürlich, dass viele Piloten kommen zum Accuracy und sich vielleicht mal neue Piloten anmelden und das mal kennenlernen und

[01:01:10] einfach mal dem Accuracy einen Versuch geben und einfach Spaß haben.

[01:01:15] **Lucian Haas:** Mit solchen Landeskills hättest du ja auch bei den Red Bull X-Alps Vorteile, zumindest wenn es darum geht, mal irgendwo in das kleinste Landefeld da noch zu landen. Wäre das für dich interessant oder sagst du, so eine Art der Fliegerei und so eine Anstrengung, die will ich gar nicht, ich will wirklich immer nur diese kurzen Hüpfen auf den Punkt. Ja

[01:01:32] **Linus Schubert:** also bei den X-Alps, ich finde es spannend, es macht mir auf jeden Fall total viel Spaß, das auf Instagram zu verfolgen, auf YouTube und die Reportage anzuschauen und alles. Ich finde es extrem cool, was die Leute da machen, aber für mich ist es so, ich möchte irgendwie auch mal sicher fliegen, also wenn ich da sehe, was für Bedingungen die sich da raushauen und was für Bedingungen die da händeln in den Alpen, Louvley und alles, diese ganzen Sachen, das wäre glaube ich nichts für mich. Aber als so ein Supporter wäre ich auf jeden Fall voll dabei und auch als Supporter mitfliegen wäre ich auch auf jeden Fall dabei. Aber ich glaube selbst da teilnehmen, da schaue ich lieber den anderen Piloten zu und fliege meine Curiosity Dinge weiter.

[01:02:16] **Lucian Haas:** Linus, danke für das tolle Erzählen rund um das Accuracy, ich glaube die Leute, die bis hierhin zugehört haben, werden einiges Neues gelernt haben, was sie bis jetzt bisher da nicht wussten und vielleicht gibt es ja wirklich irgendwann so eine neu aufkommende Bewegung, dass plötzlich auch viele deutsche Piloten sagen, ich möchte auch mal einen Accuracy Wettbewerb mitfliegen und das daraus dann wirklich auch noch hierzulande eine etwas bekannterer Art des Sportes dann da auch wird. Vielen Dank für deine Erzählung. Dankeschön.

[01:02:50] Das war die Podz-Glitz Episode Nr. 121 mit Linus Schubert. In den Shownotes dieser Folge auf dem gleichen Blog Lou Gleits findest du noch einige weiterführende Links rund um das Thema Accuracy. Wenn dir die Folge gefallen hat, dann abonniere doch Podz-Glitz. Das geht überall, wo es Podcasts gibt. Wenn du dort auch noch ein positives Rating hinterlässt, hilfst du mit, Podz-Glitz noch bekannter zu machen. Oder erzähle einfach deinen Fliegerfreunden davon. Podz-Glitz und Lou Gleits sind völlig frei von bezahlter Werbung. Ich halte das so aus Überzeugung und im Sinne der Unabhängigkeit. Dennoch stecken professionelle Arbeit und natürlich auch Kosten in diesen Produkten. Um diese zu finanzieren, setze ich auf das Konzept der freiwilligen Unterstützung.

[01:03:37] Wenn du bis hierhin zugehört hast, sollte der Podcast ja einen Mehrwert für dich haben. Ich lade dich ein, wie andere Hörer und Leser auch, zum Förderer zu werden und einfach etwas zurückzugeben. Den Betrag kannst du selbst bestimmen. Ein häufig gewählter Förderbeitrag beträgt 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro im Monat. Aber egal was du zahlst, jeder Betrag trägt in der Summe seinen Teil dazu bei, dass ich Podz-Glitz und Lou Gleits im Dienste der Gleitschirmszene auch in Zukunft betreiben und weiterentwickeln kann. Alle nötigen Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf lougileits.blogspot.com Dort gibt es den Menüpunkt Fördern.

[01:04:22] Lou Gleits schreibt sich Lu-Glitz 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

Linus Schubert became a runner-up at the Point Landing World Championship in paragliding at the age of only 15. What drives him?

Accuracy is a type of paragliding that has been little popular in Germany and the Alpine countries so far. Landing on a target-like landing point after a short flight in such a way that ultimately a single centimeter can decide who wins – this idea apparently does not fit a flying community that normally measures and compares its achievements in flight hours and route kilometers.

However, this is also a cultural question. In Eastern Europe and Asia, the art of accurate landing is highly valued, and there are even professional pilots who can make a living from it and are celebrities of the scene in their respective countries.

At this point, however, there could also be some movement on the matter here at home. Because at the end of October 2023, the FAI World Championship in the Accuracy discipline took place in Sopot, Bulgaria. And at the end, the young German Linus Schubert stood on the podium – as runner-up world champion.

Linus is 15 years old, but after numerous competition successes, he is currently ranked 2nd in the Accuracy world ranking. With him as a role model for the next generation of flyers, precision landing might experience a boost.

In this episode 121 of Podz-Glitz, Linus Schubert tells about his passion. Among other things: how he got into paragliding and competition flying at such a young age, what fascinates him about Accuracy, what flight and material technical peculiarities there are – and why he dreams of one day being allowed to compete as an Accuracy pilot at the Olympic Games as well.

If you enjoy the podcast, then please support my work on it - as a patron. All related information can be found at:

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

Music for this episode:

Track: Azimuth | Artist: Audionautix

Licensed under Creative Commons: By Attribution 4.0

<https://audionautix.com>

It is possible that things could now start moving here as well. Because at the end of October 2023, the FAI World Championship in the Accuracy discipline took place in Sopot, Bulgaria. And at the end, the young German Linus Schubert stood on the podium – as runner-up world champion.

In this episode number 121 of Podz-Glitz, Linus Schubert tells about his passion. Among other things: how he got into paragliding and competition flying at such a young age, what fascinates him about Accuracy, what flight and material technical peculiarities there are – and why he dreams of perhaps one day being allowed to compete as a pilot in the Accuracy discipline at the Olympic Games.

Links:

- Instagram: https://www.instagram.com/linus__schubert/

- Paragliding-Accuracy-Germany.com: <https://paragliding-accuracy-germany.com/>
 - FAI-Website: <https://www.fai.org/page/civil-paragliding-accuracy>
 - Accuracy-WM 2023: <https://civilcomps.org/event/pga-worlds-2023>
 - World Ranking Accuracy: <https://civilcomps.org/ranking/paragliding-accuracy/pilots>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/11/podz-glidz-121-accuracy.html>

Transcript

[00:00:07] **Linus Schubert:** After every landing, you have different emotions. At zero centimeters, you're happy, you put on a show, you know, throw your arms in the air, and at a 177, you run 500 meters away into the woods and analyze your video and get worked up until the final wave, so it varies totally and it's extremely exciting and funny too, the emotions. After I found out I was the runner-up world champion, everything came out, the pressure dropped because, of course, you have enormous competition pressure until the very last flight to handle it at the launch site, so you walk back and forth for an hour and wait until you're finally allowed to start, and then you're so excited in the air, and then you're over the point, you're excited, shaking all over, and then you can sign the choreography because your hand is shaking so much, and it's just incredible what kind of emotions are at play. And when I found out, now I'm the runner-up world champion, I screamed like a crazy person, I was so happy, I celebrated, and it was incredible.

[00:01:19] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:27] Today with Linus Schubert and I am Lucian Haas.

[00:01:36] Accuracy is a type of paragliding that has been relatively unpopular in Germany and the Alpine countries until now. After a short flight, you land on a target-like landing zone in such a way that ultimately a single centimeter can decide who wins. This idea doesn't seem to fit a flying community that normally measures and compares its achievements in flight hours and distance kilometers. However, it's also a cultural question. In Eastern Europe and Asia, the art of accurate landing is highly valued, and there are even professional pilots who can make a living from it and are celebrities of the scene in their respective countries. In this regard, however, things could start moving here at home as well.

[00:02:24] Because at the end of October 2023, the FAI World Championships in the Accuracy discipline took place in Sopot, Bulgaria. And at the end, the young German Linus Schubert stood on the podium as vice-world champion.

[00:02:40] Linus is 15 years old, but after numerous competition successes, he is currently ranked second in the Accuracy world ranking. With him as a role model for the next generation of pilots, landing might see a bit of a boost. In this 121st episode of Podz-Glidz, Linus Schubert talks about his passion. Among other things, how he got into paragliding and competition flying at such a young age, what fascinates him so much about Accuracy, what the specific flight and material characteristics are, and why he dreams of one day being allowed to compete as an Accuracy pilot at the Olympic Games.

[00:03:20] If you enjoy the podcast, please support my work as a patron. You can find out how to do that very easily on my paragliding blog Loglites, specifically on the "Support" page.

[00:03:38] Linus, first of all, congratulations on the title of Vice World Champion and Junior World Champion in the Accuracy discipline. Can you actually wrap your head around it yet, or are you still waking up a bit surprised?

[00:03:51] **Linus Schubert:** So when I made my last landing and I realized I'd landed the result so well that I now know I'm the runner-up world champion and the U26 world champion, I could hardly believe it. And I landed the result so well that I now know I'm the runner-up world champion and the U26 world champion, I could hardly believe it. And I came home yesterday and it was definitely an incredible feeling, and to sleep on it for a few nights, think about it a lot, and I'm totally happy. Was there

[00:04:16] **Lucian Haas:** Has there actually ever been a paraglider pilot who won such a title at such a young age? Do you know that? Not in the accuracy scene, at least. In cross-country flying, I don't know. In

[00:04:26] **Linus Schubert:** Not in Accuracy either.

[00:04:27] **Lucian Haas:** Now, there are certainly many listeners wondering, Linus is 15. Is he allowed to do it in Germany? Well, I can actually only officially get my paraglider license at 16. How is it that someone at 15 can already fly in a World Championship? Yes,

[00:04:43] **Linus Schubert:** I got my Austrian license, just like my brother. You can get your license at 15 there. And then I've been flying here at Wasserkultur with my father, who is also a flight instructor. But, I mean, with the FAI, that's not a problem. You just need your paraglider license, then you get your FAI license, your ID. And then you can participate in international competitions as usual. And now, when I turn 16, I'll just have it converted to a German license and then it's no problem at all.

[00:05:13] **Lucian Haas:** Can you already fly freely in Germany with this Austrian license, or does German law apply, meaning actually only from the age of 16? Yes,

[00:05:21] **Linus Schubert:** So I'm not allowed to fly freely in Germany. I can still go along with my father normally, under his instruction as a flight instructor and with the oversight of the flight school—basically from the respective flight instructors who are on the slope—I'm allowed to fly along as usual.

[00:05:35] **Lucian Haas:** Since we're on the subject of your history, tell me, how did you actually get into paragliding? Or rather, that must have been through your father as a flight instructor, of course. But when did you actually do your first flights in your life?

[00:05:48] **Linus Schubert:** Yeah, well, we used to go to Denmark a lot, to Møkken. And we were out there with small kitesurfing kites early on, with Speedmasters at age ten. And my brother and I started trading with the Speedmasters early on, always holding them up a bit on the dune. And then here at the Wasserkuppe, on the south slope—which is also a slope like the dune—we started early, kept working our way further up, and just grew up paragliding with my father, starting very early. And we also got an incredibly good feel for the glider over the years because we traded so much. Yeah, I did my first flights on the south slope, the first little hops, maybe starting at ten or eleven years old. Mhm. And the real flying.

[00:06:33] That

[00:06:33] **Lucian Haas:** real flying,

[00:06:33] **Linus Schubert:** the high-altitude flights, but that was only at 14, when it became legal to fly down with the flight instructors for training.

[00:06:43] **Lucian Haas:** Would you say that learning early, like when you did those first jumps at ten, contributes to you being so good at Mercuracy, or does age actually play no role?

[00:06:54] **Linus Schubert:** I'd say it definitely contributes, because for security you need an extremely good feel for the Stall point. So if you're ever too high. If

[00:07:02] **Lucian Haas:** you're too high,

[00:07:02] **Linus Schubert:** then you really have to be able to stall the glider to lose altitude, get it back on track, and flare. And you don't just have to be able to do a slider and fly a ballon de volte, you have to have an incredibly good feel for the glider and have practiced a lot, a lot. And the best pilots are all professional pilots who are subsidized by the state. They do 400 to 500 flights a month. That's incredible. Just onto this point landing disc. And we also started early with the Curious Yards. We started because with these little jumps, we were always looking for a spot we could jump onto. And that's how it happened that we started Curious Yards

[00:07:40] **Lucian Haas:** have. Most of the young pilots I know are more into, I'd say, more dynamic flying. That's Akro, you want to do hummeln or whatever. What appeals to you about a precision landing competition?

[00:07:54] **Linus Schubert:** Yeah, so at the landing competition, we've met many good friends now. It's always fun to see them again. It's not the cross-country flying or the Akrofliegen that appeals to me, it's just the taking off and landing.

I'm just drawn to this precision landing, finding my mistakes, and making improvements. And if I'm here at the Wasserkuppe for two hours flying thermals on the west slope, I'll say, okay, that's enough. Now I have to fly down, because I've had enough of the thermals. Now I have to land on this disc. I need that kind of action, which I also get at the landing site. That means landing on the spot is a real...

[00:08:32] **Lucian Haas:** Thrill? Yes, for me it's incredibly cool. So let's talk a bit about the basics of accuracy flying. In Germany and the Alpine countries, it's, let's say, not particularly popular and many people might not really know how it actually works. Explain to me, what is the central task there? I mean, what does a flight that you do for such an accuracy competition consist of? Yes, at the

[00:08:56] **Linus Schubert:** Accuracy is all about that. We have a digital target, the Pet-Pet, which some of you probably know. You basically land in the middle of the digital target, where there's a white marked dot. It's about the size of a 5-cent coin, and the goal is to land on that dot. Then you have 0 centimeters, and every centimeter of deviation from the 5-cent coin that you land next to with your foot is added to a result of 8 flights. For example, if I land 20 centimeters away from the 5-cent coin, I have 20 centimeters, and that's added plus 8 flights. So I have 8 flights, and I'm allowed to strike out the worst result, and that's how it works. And we have a total radius of 2 meters where you're allowed to land.

[00:09:44] **Lucian Haas:** That means you're aiming to end up with zero points. It's like a penalty point system. So every deviation from the bullseye, roughly speaking, means you get a penalty point per centimeter.

[00:09:56] **Linus Schubert:** Yeah, exactly. The more centimeters. The

[00:09:58] **Lucian Haas:** fewer centimeters

[00:09:58] **Linus Schubert:** the worse, the worse. And the one at the end with the fewest centimeters, they win the competition.

[00:10:04] **Lucian Haas:** Now there's this landing point you mentioned, this pad you land on. If you land outside of it now, it's no longer electronic; it gets measured by hand there. So, are there people who come over with a tape measure and say, the foot landed exactly there, so I'll basically drive a nail in or something like that?

[00:10:23] **Linus Schubert:** Yes, so we have the digital measuring lines, which have a radius of 16 centimeters. That's shown to you digitally, so you get 1.0 to 16 centimeters displayed on a screen. And for everything beyond that, we have four judges standing around the point who then measure it; if you land 2 meters or 1.50 meters away, they put in a small peg and then measure your result by hand with a tape measure. Then, after the flight, you go normally to the judge who records the results, you sign your result, and then you head back to the launch site.

[00:10:57] **Lucian Haas:** But what does a dead center landing mean? You might not even have to land fully on that spot, but actually just put your foot down there once. Theoretically, you could almost glide over it, slam your foot down briefly and glide another 2 meters, but even if you hit that 5-cent coin, you'd still get 0 points.

[00:11:17] **Linus Schubert:** Yeah, exactly, that's also possible. So you can hit the point with full energy in the middle of a flair and then fly another 3 meters; that's no problem as long as your foot hits the disc, or the grass, I mean the ground. But what's not allowed, for example, would be if the harness is on the ground, then you immediately get maximum points, so you're not allowed to, for instance, skim so close to the ground during a flair; as soon as your harness touches the ground, you get maximum points, so you have to let off. If the grass is higher, does it count if you graze the grass? Yeah, there are extra rules for that, that's determined in the local rules, that will be decided in the briefing before the competition starts—if the grass is really high, it doesn't count as skimming, right?

[00:12:00] **Lucian Haas:** I watched a few videos beforehand of how it all goes down, and you can sometimes see that people fly in really well, then just before the landing they get pushed a bit to the side by a gust of wind or something like that, then they stretch their leg out really far to the left or right and still hit the point. Are pilots with long legs actually in...

[00:12:20] **Linus Schubert:** Advantage? I'd say so, definitely. For me, I have long legs, I'm very tall, that's a big advantage compared to if I were smaller. But in the end, it doesn't matter that much because if you have your foot stretched out in front and you're under a lot of stress because the wind is pushing you away, then it's also difficult to get a good result. But if you do the approach against the wind properly from the very beginning, no matter where, then even as a smaller person, you can definitely do it really well. So, the world champion, I think he's about half a head shorter than me and a head shorter, of course he has a disadvantage, but he always flies so accurately that in the end it hardly matters.

[00:12:57] **Lucian Haas:** Do you need special shoes for that? To hit the landing point as accurately as possible, like right on that 5-cent coin? Yes.

[00:13:05] **Linus Schubert:** Exactly, so I'm wearing indoor gymnastics shoes right now that fit extremely tight on my foot, and I've stuck a small dot on the front. It's about one centimeter wide and eight millimeters high. It's measured exactly from the zero point, and it makes it easier for me to step on the zero again with my toe and basically make my result even more precise. Like, instead of pressing down on the point with my whole... foot sole.

[00:13:32] **Lucian Haas:** Do all the people who participate in a World Championship have special shoes or specially prepared shoes? Every pilot, yes. Now explain, you fly normally too. How does the landing approach in Accuracy differ from a classic paraglider landing? Do you do something really different or is it basically a classic one with a special technique to land really only on this tiny point?

[00:13:57] **Linus Schubert:** Does it have to be that way? Yes, so the approach definitely differs from a classic landing. Most pilots always fly in with a bit more altitude because it's easier to bail out by pumping or by braking hard. That's definitely different from a normal landing; you wouldn't do it like that. But if I've just done a small cross-country flight and I'm landing normally, we have a permanently installed point at every landing site in our flight area at the Wasserkuppe, and I always land on that point with all other gear too. So, I don't really have a normal approach at all. I just always try to bring it onto the point with every glider. But what definitely differs is that you approach with more altitude and more brake, and maybe you don't do such a nice, well-executed landing turn, but rather more like a freestyle approach—like a right turn, a left turn, especially with a mountain wind, so that you stay close to the point because it can go down quickly there.

[00:14:54] That definitely makes a difference. If

[00:14:56] **Lucian Haas:** When you watch the videos, it sometimes looks like they're coming down in a real deep stall. How often does it actually happen that someone really, like, loses control and tears their glider away?

[00:15:08] **Linus Schubert:** Yeah, well, I've been at eight or ten competitions this year and it's already happened three times that a pilot actually ripped the glider off uncontrollably and fell on their back, and there were also two injuries that were more serious. And because of that, we've talked a lot with the people who make the rules and we definitely want to make sure that something like this doesn't happen again in the future, by making it so that people in a category-3 competition start flying with an instructor and only when they really have a good feel for the glider and the instructor clears them, do they enter such competitions, because that stops the competition and it's always hard for every pilot to see other pilots crashing. It's not nice at all, because for example in Kazakhstan, a pilot is out.

[00:15:56] He ripped the glider off at 20 meters but kept his hands down. He didn't let go of the hands anymore. It's logical that the glider then stopped moving forward and he got seriously injured. Unfortunately. And that's exactly what we want to try to prevent by adding new variations and rules now, and we're talking a lot about that right now.

[00:16:13] **Lucian Haas:** Is there actually something like different techniques or, in a sense, accuracy schools that are handled differently in different countries regarding the best way to approach a point, or does everyone actually do it pretty similarly?

[00:16:28] **Linus Schubert:** Yes, well, there are different paragliders, first and foremost the very well-known ones for security, like the BGD Atom. Some pilots are flying that at the World Championships now, probably 20 or 30 pilots are flying the Atom. And even the world champion flew the Atom, and the tactic there is to fly in very high and brake the

glider a lot. And then do small flares, always do small flares, and then work your way toward the point so that at the end you're really standing two meters above the point and just brake through. And then slowly swing onto the point. And my tactic, for example, I have a glider with more power than the Atom. That means I fly in further from the point, brake the glider as I approach, let it come, do a big flare so that I have all the energy out at the end, and then stand over the point.

[00:17:14] And in the end, it's the same, but they do smaller flares. So there are different tactics there. But actually, every pilot flies with an A-glider in an accuracy competition like this. There are also two or three pilots flying with a B-glider. But it's not really like that. It's not the solution.

[00:17:29] **Lucian Haas:** Which weather or wind conditions are actually the best? Where does landing on the target work most controllably? And which conditions are the most difficult? Yes, that

[00:17:40] **Linus Schubert:** That's a good question. So in Ananya, in Turkey, the conditions are always very simple. We have good, laminar wind like at the dune. And that's very easy. You can fly onto the point in slow motion. And after eight rounds, someone wins with only five centimeters of deviation. So they're really only making 0.0, 0.1, 1.0, 1. That's because it's very easy to land. Then it went to the World Championships in Bulgaria. That was also the hardest competition for us so far. We landed there like in a football stadium. And all around the outside were trees and lee-side turbulence. There, the winner won by, I think, 15 centimeters.

[00:18:27] And after that, it was already 30, 35. And then it kept going higher. But in Ananya, with 35 centimeters, you'd maybe be in 40th place or something. So the conditions make a huge difference. The easiest and best are always sea breeze conditions and simple laminar conditions. And the hardest, as I said, is on hot summer days—yeah, exactly, on hot summer days when you land at sites that aren't open, but are also surrounded by trees, where a lot of lift-offs come through. And you also have quick wind shifts and get pushed around. That's extremely difficult. We have zero-wind landings in the morning when we start early. Actually, almost all pilots handle that pretty well because you train for it; those are conditions where we say it's a gift, because we do a big flair and then have no energy left at the end and hop onto the point.

[00:19:20] And that's actually quite simple for many pilots, and we always take that as a gift because we have advantages there; we can improve our results. And zero wind is actually never such a big problem.

[00:19:34] **Lucian Haas:** But that means, in competitions, the flights aren't deliberately scheduled to be as far outside the thermal time as possible. It's not like we say, "We'll start every morning at six or whatever, because we'll have calm conditions," but rather the challenge is that you have to subject yourselves to these changing wind conditions.

[00:19:54] **Linus Schubert:** Yeah, so for example at the World Championships, the start numbers were drawn normally, and the pilots who started first always had an advantage because they had easier conditions, and the rounds can last two to three hours, dragging on from the morning into the afternoon. And then it naturally gets harder for the last pilots. The FAI decided that we, the launch marshals, as the organizers, should cut the field now and basically start the second round, and then tomorrow morning start the next field from the middle so that we can fly the easy conditions again and that we should then fly in the heavy conditions again, and that always distributed itself and in the end it was completely mixed up. There's always a bit of luck involved too, but it always distributes evenly, and the judges make sure of that.

[00:20:43] **Lucian Haas:** But somehow there's always a bit of a lottery involved too. So it also has something to do with luck, where you say, okay, I was drawn into the group at the beginning, the conditions were still easy there, and then the other person has the difficult conditions and maybe has to fly in somehow with changing, rotating winches and just has bad luck.

[00:21:04] **Linus Schubert:** Yeah exactly, so at the beginning of the competition, we had it—well, in the family we already said, okay, this isn't really fair, because I was the first pilot, I always had it easier, and my family was always later. But then we noticed that over the remaining six days, it all mixed up so that it eventually distributed itself somehow, and in the end, that's not what's decisive. In the end, what's decisive is that you land consistently on this point twelve times—now, at the World Championships, there were twelve rounds because it's an FAI-1 competition—that you really land consistently on this point twelve times in a row, and when you do, that distributes. I mean, you can't say I flew twelve times in the morning in calm conditions; that distributes over the day, you also fly two or three rounds a day.

[00:21:47] **Lucian Haas:** Let's talk briefly about gliders again. What types of gliders are particularly well-suited for this? Are there any specific designs, like long lines, short lines, or whatever, that show to work somehow better?

[00:22:01] **Linus Schubert:** Yes, well, what is definitely very well-known in Mercuracy are, for example, the DaVinci gliders. DaVinci sponsors the pilots, gives them the gliders for free so that they can basically participate in the competitions and the victory tours. That means, if they do an advertisement for DaVinci, it has spread very widely. And the DaVinci gliders are also very good to fly for some pilots. So I would say 30 percent of the participants at the World Championships now definitely flew DaVinci. And then, of course, there is also the BGD Adam, which very, very many pilots fly because it is just so stable and calm. And some pilots—well, he already docks a few pilots—we also fly our own brands, I fly Papillon, and we specifically designed a Mercuracy glider that has valves built-in, and we sat down to try and gather experience with a Mercuracy with one of the best pilots in the world from Slovenia.

[00:23:01] Who is that? Matja Sluga, exactly. And we sat down for a long time to develop the glider and are still far along in its further development. And we're making a lot of progress there, just like in the cross-country scene, but only in the accuracy scene, because there are actually Chinese people who will buy 20 or 30 gliders from you just to test them out, to fly them and see which are the best gliders. Accuracy is a very widespread sport, especially in Asia. And there, we are definitely still in development.

[00:23:35] **Lucian Haas:** You just said your glider has valves. Where are those valves located and what functions do they have? Yes.

[00:23:42] **Linus Schubert:** So my valves are located in the bottom seal, pretty far forward on the canopy. And if I need a lot of brake, for example, because I'm too high and it's difficult to say, I'm braking the glider, then new pressure comes back into the glider through the valves and the glider basically falls, so I have more stability at my Stall point and can hold the glider at the Stall point longer and with much more brake than, for example, a glider without valves. Mhm. And that gives me a lot of stability at the end in the final approach into the glider.

[00:24:14] **Lucian Haas:** That means, in a kind of deep stall, it doesn't just fill from the front through the opening, but also at the valves located on the undersheet. So it gets additional ventilation and maintains its internal pressure better. Exactly. You just mentioned DaVinci. DaVinci was, I believe, the first company to even build such a special accuracy glider, the Point. I looked into that, and they advertise it compared to the other A-glider they have, saying, "Yes, we have the lines with a five percent extension, so that you can control it better." And it also has trimmers on the riser. Is that useful or is it necessary? Does your glider have that too? Yes, actually

[00:24:50] **Linus Schubert:** My glider also has trimmers. I don't really find them decisive, though. I hardly ever use the trimmers. I actually always keep them on the standard setting. I just had a situation in Kazakhstan where I had so much wind that I actually opened the trimmers. During my other flight with the winches, I actually made it to the point. And it did help me there. But actually, the trimmers don't make the difference. And we also flew and tested the DaVinci Point. But our opinion on it is completely different from the manufacturers'. We think it's not the perfect accuracy glider, but there aren't actually many pilots flying the Point anymore.

[00:25:36] I think there were three pilots who flew the DaVinci Point at the World Championships. They all fly the DaVinci Rhythm, it's called. Rhythm 2. And that one is definitely better for accuracy. And way, way more people fly that. The DaVinci Point used to be the good wing. Yeah, many people flew it, but many switched because that wing was definitely very dangerous. So you're in a deep stall and then you put your hands all the way up, but the wing doesn't accelerate anymore because of the speed system. And we saw really experienced pilots who were really struggling with the DaVinci Point. That wasn't the solution for us. We always wanted to fly our own wing.

[00:26:17] **Lucian Haas:** Do you also use the speed system, like, during your approaches? There's this new or expanded teaching from the DAV that says you can basically do something like trim flaps, where you brake and accelerate at the same time. This gives the glider a hollow profile, it sinks more, but it's still very stable. Do you use techniques like that—steering techniques, I mean—for your approaches in Accuracy?

[00:26:44] **Linus Schubert:** So I tried that for a while. I tried it for a month with this 100% speed system and putting a lot of pressure on the brake to get the glider much higher without big turbulence, like wobbling. I tried it out and I wasn't

satisfied with it at all, so I dropped it. But I actually never use my speed system. Well, almost never. Only if I have to echelon in the air because a pilot is getting on my tail, then I put my ears on and add the speed system. That's logical. But otherwise in the final approaches, I hardly use the speed system, only if I know, okay, now I'm so high, now I have to go into a deep stall, and to get out of the deep stall immediately, I quickly add the speed system to flare out. And I had that situation once in Bulgaria.

[00:27:30] But otherwise, I hardly ever use the speed system, only when I know, okay, I have too much wind now, I have to use the speed system.

[00:27:36] **Lucian Haas:** And when you're designing a brake like that, is it different for an accuracy glider? Or do you tweak it a bit to say, okay, it shouldn't go around the corner super fast or anything, but it should mainly handle the deep stall control very well, so you say, I'll just build the brake a bit differently in terms of brake geometry?

[00:27:59] **Linus Schubert:** Yeah, that's a good question. So we've talked a lot about the brakes and about turning freedom. For us, it's important that there isn't much dynamic movement in the turn. So you don't fly a turn quickly, where the glider accelerates and then swings back up, but it's more of a flat turn, so to speak, where the glider profile stays pretty much above us and barely rotates, so we don't get any rocking in the final approach, so it doesn't get unstable. That is extremely important to us. And now I've forgotten, what was it again that wasn't?

[00:28:30] **Lucian Haas:** Whether you say you need a specific brake geometry, especially for Accuracy. Or if someone buys a BGD Adam and people say, "But I might shorten the brake a tiny bit because I know it's just better for Accuracy flying."

[00:28:49] **Linus Schubert:** Yes, well for Accuracy flying, as I just said, the glider should turn pretty flat without much dynamics, especially in the final approach. Actually, for every glider, the brake lines are shortened quite a bit, so that we really don't have to brake much to be at the starting point. So, having a really good feel for the brake, meaning we know, okay, we can brake until there and then it'll jerk us off or it'll go into a deep stall. So that's the case for every pilot, that they really shorten the brake lines again. And some pilots also do it so that they fly and then loop at the last moment, meaning they wrap around the brake one more time to bite the glider off completely. But that's not actually the solution, which is why all pilots actually shorten their brake lines again. Unless the manufacturer already builds them in that way, so they're already shortened.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Do you fly with your hands in a sort of power grip, or do you wrap them, like having at least half a loop that you fly with all the time?

[00:29:43] **Linus Schubert:** Yeah, well, I never take my brakes, I never loop them, I always just take them at the knot point, actually even above the knot point, basically already on the line, and I don't even loop them through my hand, they just flutter around freely and I only have them with my index finger and thumb in my hand, nothing else. Just with my index finger and thumb over the knot point, that's how I fly. That gives me the best feeling. And it's actually true that if I were to do a different flight, if I were a wing flyer and I were to brake fully on the lines, I would have a different feeling than if I brake at the knot points. That's definitely the case.

[00:30:15] **Lucian Haas:** But do you still have a brake riser on there, or is it like with some Akro people who say, I have these free brakes that I can move completely freely and then also adjust something with them, like if I want to turn faster around the curve or just really brake the center and so on?

[00:30:31] **Linus Schubert:** Yeah, so I still have brakes, but it also varies among the pilots depending on how they like it. So some have these Akro lines, Akro brakes, where there are no brakes in there at all, and some have also built in these pieces of wood—I don't know what they're called—over the brakes, so over the knot points, the wood, so that you hold it almost like in Akrofliegen. That's made of foam, I think, and ours is made of wood.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Most of the time, you say some kind of handles that are still over there. Yes, exactly, handles, yeah. Let's get to the actual World Championships, which were in Sopot for a week. How did that go for you, and what were the turning points, and from when could you say, hey, I'm on the right track?

[00:31:15] **Linus Schubert:** Yeah, that was a pretty exciting competition. Because the conditions were so unpredictable—meaning, for us, even for the most experienced pilots in the sport, they were so difficult to handle—it was extremely exciting and the field got completely shaken up every round. For me, it was like this: I had a good start, I got good results in the first four, but then, because you're allowed to strike one result out of twelve rounds, I actually landed 1.74 meters off the point and then got pushed way back. Then came the strike result, I struck that out, but then I made another mistake—I landed a ten—so I basically already had over ten centimeters automatically, and I'm used to the fact that once you're over ten centimeters, it gets difficult to land any more. So, after the sixth round, there were still six more rounds where you had to land really well and precisely to stay afloat at the top, and I got pushed back to 17th place. That was actually still good, then I kept going and did good results in the seventh, eighth, and ninth flights, and then I actually wiggled back into the top ten. Then it continued with the ninth, tenth, and eleventh flights, and on the eleventh flight, I was actually back in third place; there was still an Indonesian ahead of me, and then in the last flight, I got an incredibly strong result—two centimeters wasn't "incredibly strong," but for the conditions, because it wasn't that easy, I actually slipped ahead of the Aves from Indonesia at the end. I made a small mistake and landed in second place. Unbelievable, it was such a goosebumps feeling when you knew, you're the runner-up world champion, you did it, and then you're still...

[00:33:06] moved up 16 places, that was seriously strong, I'm totally satisfied.

[00:33:11] **Lucian Haas:** I saw the video where you landed and then you're really screaming your joy out, but from watching it, it's almost an aggressive scream. How intense do you get in a competition like that?

[00:33:24] **Linus Schubert:** A competition like this involves a lot of emotions for us, especially in our family. So after every landing, you have different emotions; at zero centimeters, you're happy, you put on a show, you throw your arms in the air, but at a 177, you run 500 meters away into the woods, analyze your video, and get angry until you're fed up. It varies totally, and it's extremely exciting and funny too, the emotions. And then, after I found out I was the runner-up world champion, of course, everything came out. The pressure dropped because, of course, you have enormous competition pressure until the very last flight to handle it at the launch site. So you walk back and forth for an hour waiting until you're finally allowed to start, and then you're so excited in the air, and then you're over the point, you're excited, shaking everywhere, and then you can hardly sign because your hand is shaking so much. It's just incredible what kind of emotions are involved, and when I then knew, now I'm the runner-up world champion, I screamed like a crazy person, I was so happy, I celebrated, it was...

[00:34:32] **Lucian Haas:** incredible. You basically do this as a family business, meaning your dad, Andreas Schubert, also flew with you or flew at the World Championships, and your brother Lennart flew there too. How is the competition between you guys? Do you just celebrate the good results, or are you also really like, "Hey, I was the better one this time" or whatever, and are you a bit mocking towards each other? Yes,

[00:34:58] **Linus Schubert:** So up until the sixth round, we formed a team, the Germany team with Annalena, who also lives at the foot of the Wasser group, and we were extremely happy for every result. Yeah, Anja got a one, awesome, that's good for the team, we're moving on, we're moving on. Until the last round, we really had the second scratch in our hands, but in the last round we unfortunately made a mistake and slipped to fourth place, which is also extremely good. Of course, you were also extremely happy for the other person, and then in the seventh, eighth, ninth rounds, where we were all quite close at the top, there were naturally some tensions. That's always how it is in the family, even in training, so emotions just play a role, but in the end, we're of course happy for everyone who wins. So sometimes Dad is on the podium, sometimes my brother is on the podium, sometimes I'm on the podium, it always distributes like that and you're of course happy for everyone, and then you know, yeah, next time it'll work out for me again or something.

[00:35:57] We are a team, we are a family, and of course, we're happy for everyone when they get a good result. That

[00:36:03] **Lucian Haas:** It means it's positive competition, you push each other too.

[00:36:07] **Linus Schubert:** Yeah, we push each other, and of course there are some arguments too, like if someone makes a stupid comment or something, that happens too, but it's quickly put aside and then there's a new day and new results and we just keep going.

[00:36:20] **Lucian Haas:** Lennart has been flying for a while now, and Accuracy has been around for a while too, and you're the younger of the two, but since this year, if I've seen it correctly, you've actually been the better one. Is it sort of a thing where you're like, "Wait, among brothers, my little brother is suddenly overtaking me?" Yeah,

[00:36:38] **Linus Schubert:** so I

[00:36:41] I'm maybe a bit more precise in terms of accuracy, so I might land a bit better in the end, that's how it is. In most competitions, I was already ahead of him, but that was never really a problem for him and he's always happy for me. And for us, there's actually an occasional argument because of paragliding, but not really fluctuations where we'd say, "Yeah, I'm not going to the competition with you anymore," something like that just doesn't happen. And it wasn't hard for him either to see that I'm sometimes ahead of him; that was never a problem at all. He's also ahead of me sometimes, and then the competition is over and a new one starts, so that was never an issue, yeah.

[00:37:25] **Lucian Haas:** What's it like with your friends at school? I mean, normally you'd say that with teenagers like you, you might have a clique, doing things together—maybe some are BMX riders or skateboarders, and you all practice together and push each other in that friend group, sharing the passion for it. Now, you have a very unusual hobby that certainly isn't something every one of your friends can just join in on. How do your buddies see it when you say, "Hey, I just became world champion," can they relate to that somehow? Are they happy for you, or do they feel like you're doing something kind of out there?

[00:38:01] **Linus Schubert:** Yeah, well, opinions vary among my classmates. My good friends, of course, say a lot of respect, it's really cool, and I've already taken two or three friends to the Wasserkuppe; they've already put up a glider, flown along a bit with the training, like those small practice wings from the Schnippert-Bus, and they were totally enthusiastic, they want to keep going, they want to get a pilot's license, I've already convinced them to do that. But some of them just say, yeah, well, I don't know what he's doing there, he's just good at it and yeah, he's doing his thing. I'm also often away from school, I often have a week where I'm not in school at all because I'm at a competition. Some people find it extremely cool, some say, yeah, well, congratulations, and some are like, yeah, well, he just does his thing, he...

[00:38:49] is in the Curiously scene or does his own thing with gliding, yeah. But I also have friends who fly, like from Gersfeld, right there next to the Wasserkuppe; I have a good friend who comes up often, we fly together, he also flies for Curiously, we push each other, we help each other out, we film each other, one lands first, makes a video, the other does, and they give us tips, tips, and he's also coming along to the competitions next year and we're totally looking forward to it, and he also strengthens the German team. Now, a few more of my friends from my class and from my village want to get their glider licenses too. So, of course, I hope that the younger generations will follow in my footsteps and that I can motivate a lot of young pilots to start now, because it's just extremely cool.

[00:39:34] this sport, and yeah, that's how it is. And also in Accuracy, I think we had 16 juniors, which is actually quite a lot. And of course, after the competition, we went flying with 5 or 6 people who were also very young; it's a lot of fun to fly together after the competition.

[00:39:53] **Lucian Haas:** If you look at the participants in these Accuracy competitions, it's basically a lot of Eastern Europe and a lot of Asia, including unusual countries or unusual in the sense that you don't normally see them as typical paragliding countries from a European perspective. Then you have Indonesia, Indians, Pakistanis, and all sorts of other things. Why is Accuracy so popular there and not with us?

[00:40:23] **Linus Schubert:** Yeah, so in Thailand, for example, it's extremely popular. They have their own league just for Accuracy; they have so many pilots that they hold entire league competitions just for Accuracy, and they're sponsored by people like Toyota, for example. They have extremely large sponsors, and there are many professional pilots in Accuracy. But in Germany and also in the Alps, it's never really promoted like that, because in the Alps, there aren't any Accuracy pilots from Austria, for example. I mean, it doesn't make any sense; I mean, you don't take the train for 20 minutes up the mountain just to quickly do some ears and then go back down and land. Akrofliegen or cross-country flying is much closer there, but in Thailand and the Asian countries, it's much more popular.

[00:41:14] I don't really know why exactly. It's just never really pushed like that here in Europe, especially now when I look at the X-Ads; this cross-country and also these races, like Hike and Fly, are being extremely pushed through social media. A lot of people see that, a lot of people like the videos, but with accuracy, there aren't really pilots who do social media, who say, "Here is the competition and this is what we do." And I know for sure, in Europe, we don't have much to do with this on social media, with this accuracy, and it's never really become a scene, I think, and many people don't even know about this sport at all. And our goal, my brother's and our family's and also the Slovenians', the Europeans', will be to try and all try together to motivate a lot of people, because it's actually really exciting and totally fun.

[00:42:11] **Lucian Haas:** If you say you're already getting your first friends from school involved, and maybe the Wasserkuppe will eventually become the big Accuracy center, where the big Wasserkuppe school also breeds the country's elite landing zone pilots.

[00:42:27] **Linus Schubert:** Yeah, well, I hope that we become an Accuracy center here. We had our first German championship last month, and we were really able to motivate pilots from Wasserkuppe, from the club, to fly along, and now they really want to keep flying, to go to smaller competitions in the Czech Republic, for example. It's not far, it's 5-6 hours by car, and you can fly a cool competition and enjoy the time. Of course, I hope that we can push this Accuracy at Wasserkuppe now; that would be optimal for us. It will probably also do Papillon very well, because we are in production with gliders, we're trying to build the perfect Accuracy glider and bring it to the market. If we have more pilots here who fly it and show success, then the Chinese or the Thais will see, "Oh, look, he's flying that glider, let's test that one."

[00:43:20] That's what we hope, we're doing our best to push Accuracy even further into the future.

[00:43:26] **Lucian Haas:** So in a way, do you also see yourself a bit as a brand ambassador for Accuracy?

[00:43:33] **Linus Schubert:** Yeah, well, in Kazakhstan, where I tested our new Accuracy glider, we actually got quite a few inquiries about the glider and the production, and when we'll be finished. I think a lot of pilots see me landing with the glider, they make videos, and of course, my father and my brother and the pilots who fly Papillon now, they push it. And because of that, we only do advertising by flying the gliders ourselves. So, real advertising in social media or something for a glider like that doesn't really exist, but that's enough for us too, because there are many pilots—the Thais, for example, they have a whole league, they would buy many gliders, the Chinese and so on. And we do that in our Accuracy scene too; there are enough buyers for it to be worth it.

[00:44:27] **Lucian Haas:** Now, this World Championship in Sopot falls during your autumn break, and you already mentioned earlier that you occasionally had to get out of school to fly other competitions. Now you said you've already flown eight or eight to ten competitions alone this year. How much school did you miss for that?

[00:44:47] **Linus Schubert:** Yeah, well, for us, it's quite simple with school, luckily, because we're an iPad class. We have everything digital; we only work with iPads in school now. We have our books on the iPad, we have our notebooks on the iPad, and if I take, for example: we were in Kazakhstan for a whole week this summer, but I didn't miss a week of school. I just caught up in the afternoons while the competition was going on and I was at the landing field; that actually wasn't a problem. I do fall behind sometimes, for example, when I fly to Alanya to go to a competition, but those are always competitions over the weekends, which means I need Thursday and Friday off from school, and it's often the case that I have Thursday and Friday off from school.

[00:45:32] need to have school off on Thursday and Friday to fly to the competitions, but I just catch up on the work afterwards and send it to the teachers. We're lucky that we're an iPad class; I'm really happy about that.

[00:45:41] **Lucian Haas:** The principal also says, yeah, of course, for a competition like that, you always get the time off.

[00:45:46] **Linus Schubert:** Yeah, well, I've shown results, I've shown achievements, and I don't go there just to have fun, but also to really fly and take it seriously. So that's not a problem, but if we need more than three days, we also have to go to the school board—I mean, we don't have to write to the principal, but to the school board, and that's never a problem either. We just attach the press articles, they see them, and it's actually not that dramatic.

[00:46:15] **Lucian Haas:** You just have to send along a whole press kit. Exactly. Where have you been all this year, just through your Curiously competitions? How many

[00:46:23] **Linus Schubert:** Countries and where? Yes, well, we started at the beginning with a small league competition in the Czech Republic, that was like a Czech Open. Just this year, we've gone to the Czech Republic three times because it's just so close. Then we were in Bulgaria last weekend for the World Championships, then we were in Kazakhstan, in Asia, then we were in Turkey, we flew to Alanya, we were in Albania in Vlorë and

[00:46:53] Yeah, a few other countries, I can't think of them exactly right now. But we've traveled around quite a bit, and I'm also really grateful for the opportunities I'm given to fly along with them. It's not something to take for granted. And yeah.

[00:47:09] **Lucian Haas:** How are you being received as a youngster in this international Curiosity community? There probably aren't that many young people flying with you.

[00:47:19] **Linus Schubert:** Yeah, so what happens for sure at the first competitions, including in Alanya, which was a World Cup, is that people find it extremely cool that you're so young. They're always calling you "Champion" and constantly trying to push you. They actually expect more from you than if you were, I think, just some 40-year-old who just happens to fly along. People have higher expectations of you, so there's already pressure. But they also find it extremely cool, no matter what. They think it's great that we're flying along at such a young age. They definitely admire us, push us, make videos, and send them to us. And we talk to the people a lot, and it's not taken for granted by them that someone so young is flying; they find it extremely cool and everyone wants more young people to join.

[00:48:07] and they want the sport to become more popular, and for us to help push that. Everyone thinks that's great. So no one says, "No, come on, he's so young, that's stupid" or anything like that. Everyone thinks it's totally cool.

[00:48:20] **Lucian Haas:** No one has a problem with it, like some jealousy issue where they say, hey, I wish I could have done that at such a young age too.

[00:48:26] **Linus Schubert:** Yeah, that too, of course. That always comes up. Yeah, I would have liked to start so young too, and some pilots who have kids are already starting with them at a young age, starting with the kids young. Two or three pilots showed us at the World Championships how their kids handle things, also with Speedmasters. And we think that's extremely cool, of course. And then we say, push, push, push, and keep going, and then they come here. And there are even younger ones than I am. In fact, there was one in the raster group here. He was 13 years old, from Spain. He flew well too, made some really cool landings, and of course, we hope that continues.

[00:49:06] **Lucian Haas:** I think there were some approaches to making Accuracy an Olympic discipline at some point. Do you dream of maybe participating in an Olympics one day?

[00:49:16] **Linus Schubert:** Yeah, well, my dream is definitely that. My dream was also to fly at the front at the World Championships. Yeah, we're currently working on making Accuracy an Olympic sport. We've created new rules and they're pushing it extremely hard, which makes Accuracy incredibly exciting. And we have good approaches to making it Olympic. Good conditions, and we're hoping we can pull it off; we're currently getting in touch with the Olympic Committee. Especially the professional pilots too. For example, Matja Sluga from Slovenia has made a pretty big name for himself in the Accuracy scene and he's currently working on pushing it. And it's every pilot's dream at some point for it to become Olympic, and we're just trying to push it as far into the future as possible. And of course, it would be a dream to pick up an Olympic medal there sometime.

[00:50:02] Accuracy is also extremely exciting because you have all the landings in the same spot and it goes pretty fast, and you see quite a lot. I think with Cross Country, everyone starts at once, you see a great starting ramp, yeah, and then everyone flies off. Then they're all, I don't know, out for two or three hours, hundreds of kilometers, and then they come back at the end. And that's maybe not as exciting as Accuracy, because there you really have action, and at the end of the competition, the field of participants is minimized to the best 20 pilots. So in the last round, only the best 20 pilots are flying. Then we have extremely good action. Then you see on the live table, yeah, he landed it, he's on the field now, and he has so many

[00:50:42] centimeters. And then you have a commentator commenting on it, like, "here he comes." And if he lands this and that, he's on the field. And I think you can bring an extreme amount of tension into that. There was

[00:50:54] **Lucian Haas:** Was there a really big crowd in Sopot, always standing around your landing field?

[00:51:01] **Linus Schubert:** Unfortunately, no. So, in Sopot, we told the organization that we were disappointed to arrive at a World Championship with such little professionalism. I wouldn't say it was bad in terms of accuracy, but it wasn't done professionally. We told them that it has to be professional for the future if we want to go Olympic with it. Because some pilots need nice pictures too. And there was really nothing there. We didn't even have infrastructure, not even tents at the landing field where we could have some shade, so we ended up hiding under the trees. And that wasn't exactly very exciting in Bulgaria. And although we did have a really cool board, a large board that displayed the live results and your current position, what was also missing was a commentator.

[00:51:47] We had that in Albania, it was totally cool. There are definitely improvements there. And for the FAI 1 competition, many pilots said—they all agree—that it has to get better in the future, that we need infrastructure, sponsor walls, so that photos can be taken, because many people also make a living from Accuracy and they need those pictures for the sponsors. Yeah, what's going on there? Who's watching? And what kind of TV stuff is there, like for reporters? For example, I also got a 5-minute segment on Bulgarian television. They did an interview. And you need something like that. But the fact that nothing is pretty to film with—that's just a bit of a lack of infrastructure. But in the future, we definitely want to expand it and have already made some really cool plans for the future.

[00:52:31] **Lucian Haas:** What are your personal plans for the future? Do you want to become an Accuracy pro at some point, like your Asian role models, maybe not, but your fellow pilots?

[00:52:42] **Linus Schubert:** Yeah, well, it would definitely be a dream to become a commercial pilot. But I don't know if that would really be my thing. I mean, Matjas Luga from Slovenia is a commercial pilot. He's been a commercial pilot for 20 years now, and I don't know if that would be for me, really spending your whole life just flying and just staring at the screen to see where the mistakes are. I think having a sponsorship is definitely extremely good for having support at competitions. But I think I also want to have a real job, like being a flight instructor or something where I do something, where I'm in contact with people, not just doing a single flight as a professional commercial pilot for 20 years or doing several flights every day; I really want to go to a proper job, and that is also going to work, but I want to work differently, maybe. And having sponsors, like Papillon for example, who are supporting me on the trips now, is definitely extremely good, and we'll see, let's see if we might look for sponsors now.

[00:53:50] But

[00:53:51] **Lucian Haas:** you see yourself, no matter what, as doing something professional with paragliding

[00:53:56] **Linus Schubert:** do. Yes, I would definitely like to stay professional with paragliding and push to make it more professional in the future. Like, pushing for something like the Olympics, pushing for great organization at every competition, and having clear rules. For example, we tried out new systems at the World Championships where we have three cameras and it's automatically measured how far the pilot is from the zero point, so that basically no judges are needed anymore, because judges are also expensive. So, if we do the World Cup here at the Wasserkuppe, before last month, we really had to pay the judges to come here, and that's also expensive, and stuff like that can be measured digitally through three-dimensional, so through three cameras around the disc, and we tried out new systems for that.

[00:54:44] Did it work? Yes, they worked. It will probably be like that next year, where we'll use cameras and then need fewer judges. That will definitely help us a lot because even judges make mistakes, like landing with the wrong foot first and everyone measuring it incorrectly, and that won't happen with cameras.

[00:55:05] **Lucian Haas:** How much, I just thought of another question, how much altitude difference do you actually need for a flight so that you can say in a competition like that, "this is a valid flight"? Is a very small training hill enough, where you say you start 30 meters above the landing point and that would already work, or does it have to be at least 100 meters of altitude so that you can do a proper approach? Is it prescribed for

[00:55:28] **Linus Schubert:** For an FAI competition, I believe it's 100 meters, and a small practice hill is out of the question; that's not allowed, it's not permitted. But I think from 50 meters in a Category 2 competition, 50 meters is already okay, but most pilots also find that's not the solution, it's not good, so it's very rare that people fly on such small hills. Now, in Bulgaria, we had 600 meters of difference, which was of course a bit unnecessary again, because with 600 meters, we just glide down forever and then have to stagger because one glider has more power than the other and then the one flies underneath it, and that was already annoying, but 150 to 200 meters is optimal for security. There are winches, and flying on winches is actually optimal for security.

[00:56:15] That

[00:56:15] **Lucian Haas:** does that mean many competitions also take place in completely flat water and you just start right out of the winch?

[00:56:20] **Linus Schubert:** Exactly, so the next European Championship will be at the winch in the flatlands. Where? It's going to be in Albania and

[00:56:32] **Lucian Haas:** I've got it right away. Well, whatever, Albania anyway, and that's probably next year? Yes, next year in Albania, in Vjesica I think. And you'll be taking part again? I'll be taking part too, yes. To become European champion? I'll do my best. How much longer will it take until you're in 1st place in the world ranking? I think you've already moved up to 3rd place by now.

[00:56:54] **Linus Schubert:** Yeah, I'm currently in 3rd place and tomorrow I'll be in 2nd in the world ranking, and it's exciting because the Chinese guy, the pilot, who is performing incredibly well, he's just a bit ahead of me in every competition, like always 1-2 places ahead, and then he gets 2-3 more points than I do. It's going to be extremely difficult to catch up, and the chance would have been the World Championships, but he was ahead of me again. That means I'm second now and he's first, and it's hard to catch him because we don't have any more high-ranking competitions for the next few weeks where you can get points, and the next opportunities would be next year at competitions like the European Championships.

[00:57:40] **Lucian Haas:** So you'd have to train even more to eventually knock the Chinese guy off his throne?

[00:57:47] **Linus Schubert:** Yeah, exactly. So knocking the Chinese guy off his throne is incredibly hard. We've talked to him a bit now. He does 400 to 500 jumps a month just on the disc, and it's a long way, but it's not impossible because the Chinese guy makes mistakes too. So, in Bulgaria, he really put up some insane results, but he also did 200 once, and if he lands just a meter off again, he's out. Of course, that doesn't happen, well, hardly ever, but it can happen, and it's going to get harder in the future. It's going to be a task to train that much to fly at his level, but it's not impossible.

[00:58:29] **Lucian Haas:** How much do you train? How many flights per month do you get on the wing?

[00:58:34] **Linus Schubert:** That's a good question. Well, partly, when we're on the south slope, we're already out a lot; we can do about 60 flights a day. That's because we can just move up, like at the Dynos, but I'd say on average I do 100 to 120 flights a month. At least. But there are also months in the winter where you hardly do anything, so it varies. The average number is maybe 100 to 120.

[00:59:00] **Lucian Haas:** Does that make a difference in terms of the air? Winter is much colder, the air is much denser, so does that change the way you do those kinds of approaches? Is it maybe even easier to fly in the winter than in the summer? In the winter...

[00:59:12] **Linus Schubert:** It's easier to fly than in the summer, definitely, but it doesn't make a huge difference. So in winter, we just don't have real thermals that take off, or we don't have a landing field or something. It's easier to land than in the summer, but in terms of the air mass or my approach, it doesn't actually change anything. I just do my normal style and I hit the mark in the end.

[00:59:37] **Lucian Haas:** Let's get to the conclusion, you can do a bit of promotion again. Why should I, as an average pilot, be interested in Accuracy?

[00:59:49] **Linus Schubert:** Yes, so Accuracy is exciting. You can definitely learn a lot about how to feel the glider and stand in it, and you always meet new people at competitions; there's a totally cool atmosphere there, you're in a lot of social contact, and Accuracy is very exciting, especially when you land. You have to be able to do everything and bring all the knowledge you have down to the centimeter at the end, and that's what creates that thrill. You look forward to it every time you go up, yes, you get to fly on the point again right away—at least I do—and it gives me an incredible amount of fun just to fly on the point all day. I would definitely recommend it to everyone, especially beginners, just to learn, yes, how to land exactly on your own target, how hard that is, and that can of course help you too. For example, we just landed in the middle of the city in Sopot on a small meadow; that was totally exciting, it was totally cool, and we wouldn't be able to do that at all without Accuracy. Of course, you don't have to be able to do that, but if you ever have an emergency landing, Accuracy helps you too. We naturally hope that many pilots will come to Accuracy, and maybe some new pilots will sign up and get to know it and

[01:01:10] just give Accuracy a try and just have some fun.

[01:01:15] **Lucian Haas:** With skills like that, you'd also have an advantage in the Red Bull X-Alps, at least when it comes to landing in the smallest landing zones out there. Would that be interesting for you, or would you say that kind of flying and that level of effort isn't for you—that you really only want those short hops to the point? Yeah.

[01:01:32] **Linus Schubert:** So, regarding the X-Alps, I find it exciting; I definitely have a lot of fun following it on Instagram, watching the reports on YouTube and everything. I think what the people do there is extremely cool, but for me, it's like, I want to fly safely. So when I see the conditions they're putting themselves in and what they're handling in the Alps, the turbulence and all that stuff, I don't think that's for me. But as a supporter, I'd definitely be all in, and I'd also definitely be down to fly along as a supporter. But as for participating myself, I'd rather watch the other pilots and keep flying my own accuracy stuff.

[01:02:16] **Lucian Haas:** Linus, thanks for the great talk about Accuracy. I think the people who have listened this far will have learned a lot of new things they didn't know before, and maybe there really will be a new movement at some point where suddenly many German pilots say, I want to fly in an Accuracy competition too, and that will then really become a somewhat better-known type of sport here in the country. Thank you very much for your story. Thank you.

[01:02:50] That was Podz-Glitz episode number 121 with Linus Schubert. In the show notes for this episode on the same blog, Lou Gleits, you'll find some further links regarding the topic of Accuracy. If you enjoyed the episode, then please subscribe to Podz-Glitz. You can do that anywhere podcasts are available. If you also leave a positive rating there, you're helping to make Podz-Glitz even better known. Or simply tell your flying friends about it. Podz-Glitz and Lou Gleits are completely free of paid advertising. I do this out of conviction and in the interest of independence. Nevertheless, professional work and, of course, costs are involved in these products. To finance these, I rely on the concept of voluntary support.

[01:03:37] If you've listened this far, the podcast should have provided some value for you. I invite you, like other listeners and readers, to become a supporter and simply give something back. You can decide the amount yourself. A commonly chosen contribution is 60 euros a year, or about 5 euros a month. But no matter what you pay, every amount contributes to the sum that allows me to continue operating and developing Podz-Glitz and Lou Gleits for the paragliding scene in the future. All the necessary information, such as how your contribution reaches me, can be found at lougleits.blogspot.com. There, you'll find the "Support" menu item.

[01:04:22] Lou Gleits signs off Lu-Glitz. Until next time. It doesn'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

Linus Schubert est devenu vice-champion du monde de point landing en parapente avec seulement 15 ans. Qu'est-ce qui le motive ?

L'Accuracy est une discipline de parapente qui est jusqu'à présent peu populaire en Allemagne et dans les pays alpins. Atterrir après un court vol sur un point d'atterrissage de type cible, de telle sorte qu'un seul centimètre puisse finalement décider du vainqueur – cette idée ne semble pas correspondre à une communauté de pilotes qui mesure et compare habituellement ses performances en heures de vol et en kilomètres parcourus.

Cependant, c'est aussi une question culturelle. En Europe de l'Est et en Asie, l'art de l'atterrissage précis est très apprécié, et il existe même des pilotes professionnels qui peuvent en vivre et sont des célébrités de la scène dans leurs pays respectifs.

À ce stade, il pourrait y avoir une évolution ici aussi. Car fin octobre 2023, la FAI-Weltmeisterschaft dans la discipline Accuracy a eu lieu à Sopot en Bulgarie. Et à la fin, le jeune Allemand Linus Schubert s'est retrouvé sur le podium – en tant que vice-champion du monde.

Linus a 15 ans, mais après de nombreux succès en compétition, il occupe actuellement la 2ème place au classement mondial d'Accuracy. Avec lui comme modèle pour la relève du vol, le Ziellanden pourrait peut-être connaître un regain d'intérêt.

Dans cet épisode 121 de Podz-Glitz, Linus Schubert raconte sa passion. Entre autres : comment il s'est lancé si jeune dans le parapente et le vol de compétition, ce qui le fascine tant dans l'Accuracy, quelles sont les particularités techniques de vol et de matériel – et pourquoi il rêve de pouvoir un jour participer aux Jeux Olympiques en tant que pilote d'Accuracy.

Si vous aimez le podcast, alors soutenez mon travail en tant que mécène. Vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

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

Musique de cet épisode :

Piste : Azimuth | Artiste : Audionautix

Licencié sous Creative Commons : By Attribution 4.0

<https://audionautix.com>

Il est possible qu'une dynamique s'installe également ici. Car fin octobre 2023, les championnats du monde de la FAI dans la discipline Accuracy ont eu lieu à Sopot, en Bulgarie. Et à la fin, le jeune Allemand Linus Schubert s'est retrouvé sur le podium – en tant que vice-champion du monde.

Dans cet épisode numéro 121 de Podz-Glitz, Linus Schubert raconte sa passion. Entre autres : comment il s'est lancé si jeune dans le parapente et le vol de compétition, ce qui le fascine tant dans l'Accuracy, quelles sont les particularités techniques de vol et de matériel – et pourquoi il rêve de pouvoir peut-être un jour participer aux Jeux Olympiques en tant que pilote dans la discipline Accuracy.

Liens :

- Instagram : https://www.instagram.com/linus__schubert/
- Paragliding-Accuracy-Germany.com: <https://paragliding-accuracy-germany.com/>
- Site web de FAI : <https://www.fai.org/page/civl-paragliding-accuracy>
- Accuracy-WM 2023 : <https://civlcomps.org/event/pga-worlds-2023>
- Classement mondial Accuracy : <https://civlcomps.org/ranking/paragliding-accuracy/pilots>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/11/podz-glidz-121-accuracy.html>

Transcript

[00:00:07] **Linus Schubert:** Après chaque atterrissage, on ressent différentes émotions. À zéro centimètre, tu es content, tu fais le show, tu lèves les bras au ciel, mais à une 177, tu cours 500 mètres dans la forêt en analysant ta vidéo et en te énervant jusqu'au signal de fin. Ça varie totalement et c'est extrêmement passionnant et drôle aussi, ces émotions. Une fois que j'ai su que j'étais vice-champion du monde, tout est sorti, la pression est retombée parce qu'on a évidemment une pression de compétition énorme jusqu'au dernier vol pour gérer ça au décollage ; donc tu marches une heure d'avant en faisant des allers-retours et tu attends jusqu'à ce que tu puisses enfin décoller, et puis tu es tellement excité dans les airs, et quand tu passes au-dessus du point, tu es stressé, tu trembles partout et tu peux même signer une chorégraphie tellement tes mains tremblent. C'est déjà incroyable toutes les émotions qui entrent en jeu, et quand j'ai su que j'étais maintenant vice-champion du monde, j'ai hurlé comme un fou, j'étais tellement content, j'ai fait la fête, c'était incroyable.

[00:01:19] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:27] Aujourd'hui avec Linus Schubert et moi je suis Lucian Haas.

[00:01:36] L'Accuracy est une discipline de parapente qui est peu populaire jusqu'à présent en Allemagne et dans les pays alpins. Après un court vol, il s'agit d'atterrir sur une zone de réception en forme de cible de manière à ce qu'un seul centimètre puisse finalement décider du vainqueur. Cette idée ne semble pas correspondre à une communauté de pilotes qui mesure et compare habituellement ses performances en heures de vol et en kilomètres parcourus. Cependant, c'est aussi une question culturelle. En Europe de l'Est et en Asie, l'art de l'atterrissage précis est très apprécié et il existe même des pilotes professionnels qui peuvent en vivre et qui sont des célébrités de la scène dans leurs pays respectifs. Sur ce point, il pourrait maintenant y avoir un élan ici aussi.

[00:02:24] Parce qu'à la fin du mois d'octobre 2023, les championnats du monde de la FAI dans la discipline Accuracy ont eu lieu à Sopot, en Bulgarie. Et à la fin, le jeune Allemand Linus Schubert s'est retrouvé sur le podium en tant que vice-champion du monde.

[00:02:40] Linus a 15 ans, mais après de nombreux succès en compétition, il occupe actuellement la deuxième place au classement mondial d'Accuracy. Avec lui comme modèle pour la relève des pilotes, l'atterrissage de précision pourrait connaître un véritable essor. Dans cet épisode 121 de Podz-Glidz, Linus Schubert nous parle de sa passion. Il explique notamment comment il s'est mis au parapente et à la compétition si jeune, ce qui le fascine tant dans l'Accuracy, quelles sont les particularités techniques liées au vol et au matériel, et pourquoi il rêve de pouvoir un jour participer aux Jeux Olympiques en tant que pilote d'Accuracy.

[00:03:20] Si vous aimez le podcast, vous pouvez soutenir mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez comment faire très simplement sur mon blog de parapente Loglites, sur la page Soutenir.

[00:03:38] Linus, tout d'abord, félicitations pour ton titre de vice-champion du monde et de champion junior dans la discipline Accuracy. Est-ce que tu arrives déjà à réaliser, ou est-ce que tu te réveilles encore un peu étonné ?

[00:03:51] **Linus Schubert:** Alors, quand j'ai fait mon dernier atterrissage et que j'ai compris que j'avais réussi un score tellement bon que je savais maintenant que j'étais vice-champion du monde et champion du monde U26, j'ai à peine pu le croire. Et quand j'ai fait mon dernier atterrissage et que j'ai compris que j'avais réussi un score tellement bon que je savais maintenant que j'étais vice-champion du monde et champion du monde U26, j'ai à peine pu le croire. Et hier, je suis rentré à la maison et c'était en tout cas une sensation incroyable, et j'ai passé quelques nuits à y dormir, à beaucoup y

réfléchir, et je suis trop heureux. Est-ce qu'il y a eu

[00:04:16] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a déjà eu un pilote de parapente aussi jeune qui a gagné un tel titre ? Tu le sais ? Enfin, pas dans la scène de précision. Pour le vol de distance, je ne sais pas. Pour

[00:04:26] **Linus Schubert:** Pas non plus en Accuracy.

[00:04:27] **Lucian Haas:** Maintenant, il y a certainement beaucoup d'auditeurs qui se demandent : Linus a 15 ans. En Allemagne, est-ce permis ? Oui, je ne peux officiellement passer mon brevet de parapente qu'à 16 ans. Comment se fait-il qu'on puisse déjà voler lors d'une CM à 15 ans ? Oui,

[00:04:43] **Linus Schubert:** J'ai passé mon brevet autrichien, tout comme mon frère. On peut passer son brevet à 15 ans là-bas. Et ensuite, j'ai toujours volé avec mon père, qui est aussi moniteur de vol, sur la Wasserkultur. Mais, avec la FAI, ce n'est pas un problème. Il te faut juste ton brevet de parapente, alors tu obtiens ta licence FAI, donc ton identifiant. Et ensuite, tu peux participer normalement aux compétitions internationales. Et maintenant, quand j'aurai 16 ans, je le ferai simplement convertir en brevet allemand et là, ce ne sera plus du tout un problème.

[00:05:13] **Lucian Haas:** Est-ce que tu peux déjà voler librement en Allemagne avec ce brevet autrichien, ou est-ce que c'est le droit allemand qui s'applique, c'est-à-dire l'Allemagne seulement à partir de 16 ans ? Oui,

[00:05:21] **Linus Schubert:** Alors, je n'ai pas le droit de voler librement en Allemagne. Je peux continuer tout à fait avec mon père, avec un ordre de vol et la supervision de l'école de vol, en gros, des instructeurs respectifs qui sont sur la pente, je peux alors voler normalement avec lui.

[00:05:35] **Lucian Haas:** Puisqu'on est sur ton histoire là, raconte-moi un peu, comment est-ce que tu as commencé le parapente ? Enfin, ça a dû passer par ton père en tant qu'instructeur, évidemment. Mais quand as-tu fait tes tout premiers vols dans ta vie ?

[00:05:48] **Linus Schubert:** Oui, alors on allait souvent au Danemark, à Møkken. Et on y était déjà partis tôt avec de petits kitesurfs, avec des Speedmasters à dix ans. Et là, mon frère et moi, on a commencé tôt à manœuvrer avec les Speedmasters et à rester toujours un peu en l'air sur la dune. Et puis ici, sur la Wasserkuppe aussi, sur le versant sud, qui est aussi une pente comme la dune, on a commencé tôt, on a toujours progressé et on a grandi avec le parapente avec mon père, on a commencé très tôt. Et on a aussi acquis un putain de bon feeling pour l'aile au fil des années, parce qu'on en a tellement manœuvré. Oui, mes premiers vols, je les ai faits sur le versant sud, les premiers petits vols, peut-être déjà à dix, onze ans. Mhm. Et le vrai vol.

[00:06:33] Ça

[00:06:33] **Lucian Haas:** le vrai pilotage,

[00:06:33] **Linus Schubert:** les vols en haute altitude, mais seulement à partir de 14 ans, quand c'est légal, avec les instructeurs de vol, pour descendre en faisant la formation.

[00:06:43] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais que cet apprentissage précoce, que tu as commencé dès tes dix ans avec tes premiers sauts, contribue à ce que tu sois si bon à Mercuracy, ou est-ce que l'âge ne joue en fait aucun rôle ?

[00:06:54] **Linus Schubert:** je dirais que ça joue carrément un rôle, parce que pour Security, il faut avoir un ressenti extrêmement précis au point de Stall. Donc si tu es un peu trop haut. Si

[00:07:02] **Lucian Haas:** tu es trop haut,

[00:07:02] **Linus Schubert:** alors il faut vraiment être capable de mettre l'aile en position de frein pour perdre de la hauteur, la remettre en place et faire des flaires. Et là, il ne suffit pas de savoir faire un glissement ou voler en ballon de voltes, il faut avoir un ressenti incroyable pour l'aile et avoir énormément pratiqué. Et les meilleurs pilotes sont tous des pilotes professionnels, soutenus par l'État. Ils font entre 400 et 500 vols par mois. C'est incroyable. Juste sur ce disque de point de pose. Et on a aussi commencé tôt avec les Curious Yards. On a commencé parce que pour ces petits sauts, on se cherchait toujours un point sur lequel on pouvait sauter. Et c'est comme ça que ça est arrivé, qu'on a commencé les Curious Yards.

[00:07:40] **Lucian Haas:** ont. La plupart des jeunes pilotes que je connais sont plutôt attirés par, je dirais, un vol plus dynamique. C'est de l' Akro, on veut faire des figures ou je ne sais quoi. Qu'est-ce qui t'attire dans une compétition de précision ?

[00:07:54] **Linus Schubert:** Oui, alors avec la compétition de précision, on a fait beaucoup de belles rencontres. C'est toujours un plaisir de les revoir. Ce qui m'attire, ce n'est pas de faire des vols de distance ou de l' Akrofliegen, mais c'est simplement le décollage et l'atterrissage. Ce qui m'intéresse, c'est juste cet atterrissage précis, trouver mes erreurs et m'améliorer. Et si je vole deux heures en thermique sur le versant ouest de la Wasserkuppe, je me dis : OK, maintenant ça suffit. Je dois redescendre, parce que j'en ai assez de la thermique. Maintenant, je dois atterrir sur ce disque. J'ai besoin de cette action, que j'ai aussi à la fin sur le site d'atterrissage. Autrement dit, cet atterrissage sur le point, pour toi, c'est une vraie

[00:08:32] **Lucian Haas:** Le frisson ? Oui, pour moi c'est incroyablement cool. Alors parlons un peu des bases du vol de précision. En Allemagne et dans les pays alpins, c'est, je dirais, pas particulièrement populaire et beaucoup ne savent peut-être même pas vraiment comment ça fonctionne. Explique-moi, c'est quoi la tâche centrale ? Enfin, en quoi consiste un vol que tu fais pour une compétition de précision ? Oui, au niveau du...

[00:08:56] **Linus Schubert:** En matière d'accuracy, il s'agit de ça. On a une cible numérique, le Pet-Pet, que certains connaissent sûrement aussi. On atterrit en gros au milieu de la cible numérique, il y a un point marqué en blanc. Il est de la taille d'une pièce de 5 centimes et le but est d'atterrir sur ce point. Ensuite, tu as 0 centimètre et chaque centimètre d'écart par rapport à la pièce de 5 centimes où tu poses ton pied est ajouté au résultat de 8 vols. Par exemple, si je pose maintenant 20 centimètres. Si j'atterris à 20 centimètres à côté de la pièce de 5 centimes, j'ai 20 centimètres et ça s'ajoute aux 8 vols. Donc j'ai 8 vols et je peux supprimer le pire résultat, c'est comme ça que ça fonctionne. Et on a un rayon total de 2 mètres dans lequel on doit atterrir.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'on vise à avoir zéro point à la fin. C'est comme un système de points de pénalité. Donc chaque écart par rapport au bullseye, grosso modo, signifie que tu reçois un point de pénalité par centimètre.

[00:09:56] **Linus Schubert:** Oui, exactement. Plus il y a de centimètres. Plus

[00:09:58] **Lucian Haas:** moins de centimètres

[00:09:58] **Linus Schubert:** plus c'est mauvais. Et celui qui finit avec le moins de centimètres, c'est lui qui gagne la compétition.

[00:10:04] **Lucian Haas:** Maintenant, il y a ce point d'atterrissage, dont tu as parlé, ce tapis sur lequel on atterrit. Si tu atterris en dehors, ce n'est plus électronique, ça se mesure à la main là-bas. Donc, il y a des gens qui arrivent avec un mètre ruban et qui disent : le pied est tombé exactement là, là je plante genre un clou ou quoi que ce soit ?

[00:10:23] **Linus Schubert:** Oui, alors nous avons les cercles de mesure numériques, ils ont un rayon de 16 centimètres. Ça s'affiche numériquement, donc de 1,0 à 16 centimètres, tu l'as sur un écran. Et pour tout ce qui dépasse, on a quatre juges qui se tiennent autour du point et qui mesurent si tu as atterri à 2 mètres ou 1,50 mètre ; ils mettent alors un petit marqueur et mesurent ensuite à la main avec un mètre ruban quel est ton résultat. Ensuite, après le vol, tu vas normalement voir le juge qui enregistre les résultats, tu signes ton score et ensuite on retourne au décollage.

[00:10:57] **Lucian Haas:** Mais un atterrissage sur le point, ça veut dire quoi ? Tu n'as peut-être même pas besoin d'atterrir vraiment sur ce point, mais juste poser ton pied dessus une fois. Théoriquement, tu pourrais presque glisser par-dessus, poser le pied rapidement et continuer à glisser sur 2 mètres, mais même si tu as touché cette pièce de 5 centimes, tu aurais quand même zéro point.

[00:11:17] **Linus Schubert:** Oui, exactement, c'est possible. On peut atterrir sur le point en plein milieu d'un flair avec toute son énergie et continuer à voler encore 3 mètres, ça ne pose pas de problème tant que ton pied touche le disque, ou l'herbe, enfin le sol. Par contre, ce qui ne passe pas, c'est par exemple si le sellette touche le sol, là, il y a immédiatement le score maximum. Donc tu ne dois pas, par exemple lors d'un flair, frôler le sol de si près : dès que ton sellette touche le sol, tu as le score maximum, là il faut lâcher prise. Si l'herbe est plus haute, est-ce que ça compte si on frôle l'herbe ?

Oui, il y a des règles spécifiques, ça sera défini dans les règles locales, on le fixera lors du briefing avant le début de la compétition. Si l'herbe est vraiment haute, ça ne compte pas comme un frôlement, c'est bien ça ?

[00:12:00] **Lucian Haas:** J'ai regardé quelques vidéos avant pour voir comment ça se passe, et on voit parfois que les gens ont une très bonne approche, puis juste avant de toucher, ils sont un peu poussés sur le côté par une rafale de vent ou quelque chose comme ça, ils tendent alors leur jambe très loin vers la gauche ou la droite et arrivent quand même à toucher le point. Est-ce que ce sont en fait des pilotes avec de longues jambes qui...

[00:12:20] **Linus Schubert:** Avantage ? Je dirais que oui, absolument. Pour moi, j'ai les jambes longues, je suis très grand, c'est un gros avantage par rapport à si j'étais plus petit. Mais au final, ça ne change pas énormément, parce que si tu as le pied tendu devant et que tu es en plein stress parce que le vent te pousse, c'est aussi difficile d'obtenir un bon résultat. Mais si tu fais ton approche face au vent dès le début, correctement, peu importe où, alors même en étant plus petit, tu y arrives très bien. Le champion du monde, je crois qu'il est d'une demi-tête plus petit que moi et d'une tête plus petit, il a évidemment un désavantage, mais il vole toujours avec une telle précision que ça ne compte pratiquement pas au final.

[00:12:57] **Lucian Haas:** Faut-il des chaussures spéciales pour ça ? Pour arriver à poser le point d'atterrissage le plus précisément possible sur cette pièce de 5 centimes, en quelque sorte ? Oui.

[00:13:05] **Linus Schubert:** Exactement, alors là je porte des chaussures de gymnastique en salle qui sont extrêmement serrées sur mon pied et j'ai collé un petit point à l'avant. Il fait environ un centimètre de large et huit millimètres de haut. Il est mesuré précisément à partir du point zéro et ça me facilite la tâche pour remettre mon bout de pied sur le zéro et rendre mon résultat quasi plus précis. C'est comme si je pressais maintenant avec tout mon... pied, genre juste la pointe, sur le point.

[00:13:32] **Lucian Haas:** Est-ce que tous ceux qui participent à une telle champion du monde ont des chaussures spéciales ou des chaussures préparées spécifiquement ? Chaque pilote, oui. Maintenant, explique-moi, tu voles aussi normalement. En quoi l'approche d'atterrissage en Accuracy diffère-t-elle d'un atterrissage en parapente classique ? Est-ce que tu fais vraiment quelque chose de différent ou est-ce, au fond, un atterrissage classique avec une technique spéciale pour finir vraiment uniquement sur ce mini-point ?

[00:13:57] **Linus Schubert:** Est-ce qu'il y a encore un truc à faire ? Oui, donc l'approche finale diffère déjà forcément de l'atterrissage classique. En fait, nous volons, la plupart des pilotes volent toujours avec un peu plus d'altitude, parce qu'on peut s'en échapper plus facilement en pompant ou en freinant fort. Ça diffère forcément d'un atterrissage normal, tu ne ferais pas ça comme ça. Mais si je fais un petit vol de distance normalement, si je me pose normalement, alors chez nous dans la zone de vol sur la Wasserkuppe, on a un point fixe installé sur chaque site d'atterrissage et je me pose toujours sur le point avec tous les autres appareils. Donc, en fait, je n'ai pas vraiment d'approche normale. J'essaie toujours de viser le point avec chaque aile. Mais ce qui diffère, c'est qu'on approche avec plus d'altitude et avec plus de frein, et peut-être qu'on ne fait pas une belle boucle d'atterrissage bien maîtrisée, mais plutôt comme une approche freestyle, genre un virage à droite, un virage à gauche, surtout avec du vent de montagne, pour rester proche du point parce que ça peut descendre vite d'un coup.

[00:14:54] Ça change déjà clairement. Si...

[00:14:56] **Lucian Haas:** quand on regarde les vidéos, on a parfois l'impression qu'ils se mettent vraiment en décrochage parachutal. À quel point est-ce fréquent qu'un pilote se décroche vraiment, genre de manière incontrôlée ?

[00:15:08] **Linus Schubert:** Oui, alors j'ai participé à huit ou dix compétitions cette année et il est déjà arrivé à trois reprises qu'un pilote ait effectivement arraché son aile de manière incontrôlée et soit tombé sur le dos, et il y a eu deux blessures qui étaient déjà plus graves. Et pour ça, on a beaucoup discuté avec les gens qui font les règles et on veut absolument, pour l'avenir, que ce genre de chose n'arrive plus, faire en sorte que les gens commencent à voler avec un moniteur dans une compétition de catégorie 3 et qu'ils ne viennent dans ce genre de compétitions que lorsqu'ils ont vraiment une bonne sensation pour l'aile et que le moniteur les autorise, parce que ça arrête la compétition et pour chaque pilote, c'est toujours difficile de voir comment les autres pilotes s'écrasent. Ce n'est pas du tout beau, parce que par exemple au Kazakhstan, un pilote est sorti.

[00:15:56] À 20 mètres, il a lâché l'aile mais a gardé les mains en bas. Il n'a plus lâché les mains. C'est logique que l'aile ne se gonfle plus et il s'est gravement blessé. Malheureusement. Et c'est justement ce qu'on veut essayer d'empêcher en ajoutant de nouvelles variantes, de nouvelles règles, et on en discute beaucoup en ce moment.

[00:16:13] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il existe en fait différentes techniques ou une sorte d'écoles de précision qui sont gérées différemment selon les pays, sur la façon de mieux approcher un point, ou est-ce que tout le monde fait plutôt la même chose ?

[00:16:28] **Linus Schubert:** Oui, alors il existe différents parapentes, d'abord les très connus pour la sécurité, comme le BGD Atom par exemple. Plusieurs pilotes le pilotent maintenant aux championnats du monde, sûrement 20 ou 30 pilotes volent l'Atom. Et même le champion du monde a piloté l'Atom, et là, la tactique, c'est de s'approcher très haut et de beaucoup freiner l'aile. Et puis de faire de petits flares, toujours de petits flares, et de se rapprocher ainsi du point pour finir vraiment à deux mètres au-dessus du point et simplement freiner jusqu'au bout. Et puis balancer doucement sur le point. Et ma tactique, par exemple, j'ai une aile avec plus de puissance que l'Atom. Ça veut dire que je m'approche plus loin du point, je freine l'aile en arrivant, je la laisse venir, je fais un gros flare pour avoir fini par vider toute l'énergie et être au-dessus du point.

[00:17:14] Et à la fin, c'est pareil, mais ils font des flares plus petits. Il y a donc différentes tactiques. Mais en fait, chaque pilote participe à une compétition d'accuracy avec une aile de catégorie A. Il y a aussi deux ou trois pilotes qui volent avec une aile de catégorie B. Mais en réalité, ce n'est pas ça. Ce n'est pas la solution.

[00:17:29] **Lucian Haas:** Quelles conditions météo ou de vent sont les meilleures, au juste ? Où l'approche de la cible se fait-elle de la manière la plus contrôlée ? Et quelles sont les conditions les plus difficiles ? Oui, ça...

[00:17:40] **Linus Schubert:** C'est une bonne question. Alors en Ananya, en Turquie, les conditions sont toujours très simples. On y a un bon vent laminaire comme à la dune. Et c'est très facile. Tu peux voler vers le point au ralenti. Après huit tours, quelqu'un gagne avec seulement cinq centimètres d'écart. Il ne fait vraiment plus que 0,0,0,1,1,0,1. Parce que c'est beaucoup plus facile à atterrir. Ensuite, il y a eu les championnats du monde en Bulgarie. C'était jusqu'à présent la compétition la plus difficile pour nous. On y a atterri comme dans un stade de foot. Et tout autour, il y avait des arbres partout et des turbulences de type Lee. Là, le vainqueur a gagné avec, je crois, 15 centimètres.

[00:18:27] Et après, on est déjà montés à 30, 35. Et ça a continué de grimper. Mais à Ananya, avec 35 centimètres, tu serais peut-être 40e ou quelque chose comme ça. Ça change énormément selon les conditions. Le plus simple et le mieux, ce sont toujours les conditions de brise de mer et les conditions laminaires simples. Le plus dur, c'est comme je l'ai dit, les journées d'été caniculaires ou, oui, exactement, les journées de canicule où on atterrit sur des sites qui ne sont pas dégagés, mais entourés d'arbres, où beaucoup de décollages sont compromis. Et où on a aussi des changements de vent rapides et où on se fait parfois pousser. C'est déjà extrêmement difficile. Pour l'atterrissage sans vent, on l'a le matin quand on commence tôt. En général, tous les pilotes gèrent ça assez bien, parce qu'on s'entraîne pour ça, parce que ce sont des conditions où on se dit que c'est un cadeau, parce qu'on fait un grand flair et qu'à la fin on n'a plus d'énergie et on saute sur le point.

[00:19:20] Et pour beaucoup de pilotes, c'est assez simple et on considère ça comme un cadeau, parce qu'on a des avantages, on peut s'améliorer au niveau du résultat. Et le vent nul n'est en fait jamais un si gros problème.

[00:19:34] **Lucian Haas:** Cela signifie que, lors de telles compétitions, les passages ne sont pas délibérément placés en dehors des heures thermiques. On ne dit pas : « on décolle tous les matins à six heures ou peu importe, parce qu'on a des conditions calmes », mais le défi consiste aussi à devoir s'exposer à ces conditions de vent changeantes.

[00:19:54] **Linus Schubert:** Oui, par exemple aux championnats du monde, les numéros de départ ont été tirés au sort normalement, et les pilotes qui sont partis en premier avaient toujours un avantage parce qu'ils avaient des conditions plus simples. Les tours durent déjà deux à trois heures et s'étirent du matin jusqu'à midi. Et puis, ça devient évidemment plus difficile pour les derniers pilotes. La FAI a donc décidé que nous, les Launch Marshals, c'est-à-dire les organisateurs, devons couper le champ maintenant et commencer pratiquement la deuxième ronde, et que demain matin, le prochain champ commencerait par le milieu pour que les pilotes puissent aussi voler dans les conditions simples, et que nous devrions ensuite voler à nouveau dans les conditions difficiles. Ça s'est toujours réparti comme ça et

à la fin, c'était complètement mélangé. Il y a toujours un peu de chance dans tout ça, mais ça se répartit toujours équitablement, et les juges veillent aussi à cela.

[00:20:43] **Lucian Haas:** Mais d'une certaine manière, il y a toujours un peu de hasard là-dedans. Ça a donc aussi un rapport avec la chance, quand tu te dis : « OK, j'ai été tiré au sort dans le groupe du début, là les conditions étaient encore simples », alors que l'autre a les conditions difficiles et doit peut-être s'en approcher avec des thermiques changeants, des treuils circulaires, et il a juste pas de chance.

[00:21:04] **Linus Schubert:** Oui exactement, donc au début de la compétition, on s'était dit dans la famille : « OK, ce n'est pas très juste, parce que j'étais le premier pilote, c'était toujours plus facile pour moi et ma famille était toujours après. » Mais on a ensuite remarqué que ça s'est mélangé sur les six jours restants, que ça s'est réparti d'une certaine manière et qu'à la fin, ce n'est pas décisif. À la fin, ce qui est décisif, c'est que tu atterris vraiment douze fois d'affilée de manière constante sur ce point — parce que sur les championnats du monde, il y avait douze manches, comme c'est une compétition FAI-1 — et quand tu fais ça, ça se répartit, donc tu ne peux pas dire : « J'ai volé douze fois le matin dans des conditions calmes », ça se répartit sur la journée, on vole aussi deux ou trois manches par jour.

[00:21:47] **Lucian Haas:** Parlons encore un peu des ailes. Quels types d'ailes sont particulièrement bien adaptés pour ça ? Est-ce qu'il y a des conceptions spécifiques, genre des lignes longues, des lignes courtes, peu importe, qui s'avèrent mieux fonctionner ?

[00:22:01] **Linus Schubert:** Oui, alors ce qui est très connu en Mercuracy, ce sont par exemple les ailes DaVinci. DaVinci sponsorise les pilotes, ils leur donnent les ailes gratuitement pour qu'ils participent aux compétitions et aux voyages de victoire. Ça veut dire que s'ils font de la pub pour DaVinci, ça s'est très largement répandu. Et les ailes DaVinci sont aussi très bonnes à piloter pour certains pilotes. Je dirais que 30 % des participants aux championnats du monde ont forcément piloté du DaVinci. Et puis il y a bien sûr le BGD Adam, que très, très nombreux pilotes pilotent aussi parce qu'il est tellement stable et calme. Et certains pilotes, enfin, il en touche déjà quelques-uns, nous pilotes aussi nos marques, on pilote du Papillon, moi, et on a conçu spécialement une aile Mercuracy avec des volets intégrés et on a essayé de récolter de l'expérience avec Mercuracy avec l'un des meilleurs pilotes du monde en Slovaquie, on s'est réunis pour ça.

[00:23:01] C'est qui ? Matja Sluga, exactement. Et on s'est assis longuement pour développer l'aile et on est encore en pleine phase de perfectionnement. On fait pas mal de progrès en ce moment, comme dans la scène Cross-Country et seulement dans la scène Accuracy, parce qu'il y a vraiment des Chinois qui achètent 20 ou 30 ailes chez toi juste pour les tester, pour les piloter et voir quelles sont les meilleures ailes. C'est surtout en Asie un sport très répandu, l'Accuracy. Et là, on est encore en plein développement.

[00:23:35] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que ton aile a des valves. Où sont placées ces valves et quelles sont leurs fonctions ? Oui.

[00:23:42] **Linus Schubert:** Mes valves sont situées dans le bas du voile, assez à l'avant sur la voile. Et si, par exemple, j'ai besoin de beaucoup de frein parce que je suis trop haut et qu'il est difficile de dire que je freine le voile, alors une nouvelle pression entre à nouveau dans le voile par les valves et le voile chute, en quelque sorte. J'ai donc plus de stabilité sur mon point de Stall et je peux maintenir le voile plus longtemps au point de Stall et beaucoup plus freiné que, par exemple, un voile sans valves. Mhm. Et ça m'apporte beaucoup de stabilité à la fin, dans l'approche finale du voile.

[00:24:14] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'en cas de décrochage parachutal, il ne se remplit pas seulement par l'ouverture à l'avant, mais aussi par les suspentes qui sont sur le bas de la voile. Il est donc ventilé en plus et maintient mieux sa pression interne. Exactement. Tu viens d'évoquer DaVinci. DaVinci était, je crois, la première boîte à avoir construit une voile Accuracy spéciale, le Point. J'ai regardé ça et ils font de la pub en la comparant à leur autre voile de classe A, en disant : « Oui, on a des suspentes avec 5 % de rallonge pour mieux la piloter. » Et elle a aussi des trimmers sur l'élévateur. Est-ce que c'est pertinent ou est-ce que c'est nécessaire ? Est-ce que ta voile en a aussi ? Oui, en fait

[00:24:50] **Linus Schubert:** Ma voile a aussi des trimmes. Je ne trouve pas que ce soit vraiment décisif. En fait, je n'utilise presque jamais les trimmes. Je les laisse toujours sur le réglage standard. Par contre, j'ai eu une situation au Kazakhstan où il y avait tellement de vent que j'ai effectivement ouvert les trimmes. Pendant mon autre vol avec les

treuils, je suis quand même arrivé au point. Et là, ça m'a aidé. Mais en réalité, les trimmes ne font pas la différence. Et le DaVinci Point, on l'a aussi volé et testé. Mais notre avis est tout à fait différent de celui des fabricants. On trouve que ce n'est pas la voile d'accuracy parfaite, mais il n'y a plus vraiment beaucoup de pilotes qui volent le Point maintenant.

[00:25:36] Je crois qu'il y avait trois pilotes qui ont utilisé le DaVinci Point aux championnats du monde. Ils volent tous le DaVinci Rhythm, il s'appelle comme ça. Rhythm 2. Et il est nettement mieux pour l'Accuracy. Et beaucoup, beaucoup plus de gens le volent. Le DaVinci Point était la bonne aile avant. Oui, beaucoup en ont volé, mais beaucoup ont changé parce que cette aile était, en tout cas, très dangereuse. Tu es en décrochage parachutal et là, tu lèves les mains au maximum, mais l'aile ne réagit plus au système de vitesse. On a vu de vrais pilotes expérimentés qui étaient vraiment mal à l'aise avec le DaVinci Point. Pour nous, ce n'était pas la solution. On voulait toujours voler notre propre aile.

[00:26:17] **Lucian Haas:** Est-ce que tu utilises aussi le Speed-System, donc toi, lors de tes approches ? Il y a une sorte de nouvelle leçon ou une leçon étendue du DAV qui dit qu'on peut faire des trucs comme des trim flaps, où on dit qu'on freine et qu'on accélère en même temps. La aile prend alors un profil creux, elle descend plus, mais elle reste très stable. Est-ce que tu utilises ce genre de techniques, donc de techniques de pilotage, pour tes approches en Accuracy ?

[00:26:44] **Linus Schubert:** Alors, j'ai essayé ça pendant un certain temps. J'ai testé pendant un mois avec ce système de vitesse à 100 % et en mettant beaucoup sur le frein pour garder l'aile beaucoup plus haute, sans trop de turbulences, enfin de secousses. J'ai essayé et je n'étais pas du tout satisfait, donc j'ai arrêté. Mais en fait, je n'utilise jamais mon système de vitesse. Enfin, presque jamais. Seulement si je dois me mettre en échelon en l'air parce qu'un pilote arrive plus vite sur moi, alors je mets les oreilles en sourdine et j'ajoute le système de vitesse. C'est logique. Mais sinon, dans les approches finales, je n'utilise pratiquement pas de système de vitesse, sauf si je sais, d'accord, là je suis trop haut, là je dois aller en décrochage parachutal et pour en sortir immédiatement, j'ajoute rapidement le système de vitesse pour planer. Et j'ai eu cette situation une fois en Bulgarie.

[00:27:30] Sinon, j'utilise à peine le speed system, sauf quand je sais, d'accord, là j'ai trop de vent, là je dois utiliser le speed system.

[00:27:36] **Lucian Haas:** Et quand on oriente une telle frein, est-ce que c'est différent pour une aile d'Accuracy ? Ou est-ce qu'on ajuste un peu pour se dire, d'accord, elle ne doit pas prendre le virage super vite ou autre chose, mais elle doit surtout gérer très bien le contrôle du décrochage parachutal, au point de se dire, je construis la frein un peu différemment au niveau de la géométrie de la frein ?

[00:27:59] **Linus Schubert:** Oui, c'est une bonne question. On a beaucoup parlé des freins, du freinage en virage. Pour nous, il est important qu'il n'y ait pas trop de dynamique dans la courbe. C'est-à-dire qu'on ne vole pas une courbe rapidement, que l'aile n'accélère pas et ne se remonte pas, mais que ça tourne plutôt à plat, que le profil de l'aile reste bien au-dessus de nous et tourne à peine, pour qu'on n'ait pas de balancement en finale, pour que ça ne devienne pas instable. C'est extrêmement important pour nous. Et là, j'ai oublié, c'était quoi encore le truc qu'on ne devait pas avoir ?

[00:28:30] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on dit qu'il faut une géométrie spécifique de la frein, surtout pour l'Accuracy ? Ou si on achète un BGD Adam, est-ce que les gens disent : « Mais je vais peut-être raccourcir un tout petit peu la frein, parce que je sais que c'est juste mieux pour le vol en Accuracy. »

[00:28:49] **Linus Schubert:** Oui, alors pour le vol d'accuracy, comme je viens de le dire, l'aile devrait tourner assez à plat sans trop de dynamique, surtout dans l'approche finale. En fait, sur chaque aile, les lignes de commande sont raccourcies de façon significative, pour qu'on n'ait vraiment pas besoin de beaucoup freiner pour être au point de départ. Donc, avoir une très bonne sensation dans le frein, c'est-à-dire savoir qu'on peut freiner jusqu'à ce point et que là, il va nous arracher ou qu'il y aura un décrochage parachutal. C'est le cas pour tous les pilotes, ils raccourcissent vraiment leurs lignes de commande. Et certains pilotes font aussi en sorte de voler et de faire une boucle au dernier moment, donc un dernier tour avec le frein pour vraiment couper l'aile. Mais ce n'est pas vraiment la solution, c'est pour ça que tous les pilotes raccourcissent en fait leurs lignes de frein. À moins que le fabricant ne les installe déjà ainsi, déjà raccourcies.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Est-ce que tu voles avec les mains, genre en prise de poignée, ou est-ce que tu les enroules, genre avec au moins une demi-boucle avec laquelle tu voles tout le temps ?

[00:29:43] **Linus Schubert:** Oui, alors je ne prends jamais mes freins, je ne les boucle jamais, je les prends juste toujours au point de nœud, voire au-dessus du point de nœud, genre déjà sur la suspente, et je ne les ai même pas passés dans ma main, ils flottent juste librement et je ne les tiens qu'avec l'index et le pouce dans la main, plus rien d'autre. Juste avec l'index et le pouce au-dessus du point de nœud, c'est comme ça que je vole. C'est ce qui me donne la meilleure sensation. Et c'est vrai que si je faisais un autre vol, si j'étais en vol et que je freinais complètement sur les freins, j'aurais une sensation différente que si je freinais au point de nœud. C'est carrément le cas.

[00:30:15] **Lucian Haas:** Mais tu as encore un frein de barre dessus ou c'est comme pour certains gens qui font de l'Akro, qui disent qu'ils ont des freins libres qu'ils peuvent vraiment bouger librement et avec lesquels ils peuvent aussi ajuster si ils veulent tourner plus vite dans le virage ou juste freiner au milieu, et ainsi de suite ?

[00:30:31] **Linus Schubert:** Oui, alors j'ai encore des freins, mais ça varie aussi selon les pilotes et ce qu'ils préfèrent. Certains ont aussi cette ligne Akro, des freins Akro, où il n'y a plus du tout de freins, et certains se sont aussi fait installer ces pièces en bois, je ne sais pas comment elles s'appellent, au-dessus des freins, puis au-dessus des points de nœuds, pour que ça se tienne quasiment comme en Akrofliegen. C'est en mousse, je crois, et chez nous, c'est en bois.

[00:30:56] **Lucian Haas:** La plupart du temps, ils disent qu'il y a des poignées par-dessus. Oui, exactement, des poignées, oui. Passons maintenant aux championnats du monde proprement dits, qui se sont déroulés à Sopot pendant une semaine. Comment ça s'est passé pour toi, ou plutôt, quels ont été les points critiques et à partir de quand as-tu pu dire, « Hé, je suis sur la bonne voie » ?

[00:31:15] **Linus Schubert:** Oui, c'était une compétition assez passionnante. Comme les conditions étaient si imprévisibles, c'était-à-dire difficile à gérer pour nous, et même pour les pilotes les plus expérimentés de la discipline, c'était extrêmement prenant et le peloton a été complètement chamboulé à chaque tour. Pour moi, c'était comme ça : j'ai eu un bon départ, j'ai fait de bons résultats sur les quatre premiers, mais ensuite, comme on a le droit de supprimer un résultat sur douze tours, je me suis retrouvé à 1,74 mètre du point et j'ai été sacrément relégué vers l'arrière. Et puis il y a eu le résultat à supprimer, je l'ai enlevé, mais j'ai fait une autre erreur après, j'ai atterri à dix, donc j'avais quasiment déjà plus de dix centimètres automatiquement, et j'ai l'habitude que quand tu dépasses les dix centimètres, ça devient difficile de faire d'autres... donc après le sixième tour, il restait encore six tours pour atterrir vraiment bien et avec précision pour rester dans le haut du classement. J'ai été relégué jusqu'à la 17^e place, ce qui était encore bien, puis j'ai continué et j'ai fait de bons résultats sur les vols sept, huit et neuf, et là je suis effectivement remonté dans le top 10. Et puis ça a continué avec les vols neuf, dix et onze, et sur le onzième vol, j'étais effectivement de nouveau à la troisième place, il y avait encore un Indonésien devant moi, et puis j'ai fait un résultat super fort sur le dernier vol, enfin deux centimètres, ce n'était pas super fort, mais vu les conditions parce que ce n'était pas si facile, j'ai finalement fini juste devant les Indonésiens, j'ai fait une petite erreur et j'ai atterri à la deuxième place. Incroyable, c'était vraiment un frisson quand on a su que tu étais vice-champion du monde, que tu l'avais fait et que tu étais encore...

[00:33:06] Je suis remonté de 16 places, c'était vraiment énorme, je suis super content.

[00:33:11] **Lucian Haas:** J'ai vu la vidéo où tu as atterri et où tu cries ta joie, mais c'est presque un cri agressif, quand on regarde ça. À quel point est-on déterminé lors d'une compétition comme celle-là ?

[00:33:24] **Linus Schubert:** Une compétition comme celle-ci, surtout au sein de notre famille, implique beaucoup d'émotions. Après chaque atterrissage, tu as des émotions différentes : à zéro centimètre, tu es content, tu fais le show, tu lèves les bras en l'air ; mais à 177, tu cours 500 mètres dans la forêt pour analyser ta vidéo et tu t'énerves jusqu'à ce qu'on te dise d'arrêter. Ça varie totalement et c'est extrêmement passionnant et drôle aussi, ces émotions. Et après, quand j'ai su que j'étais vice-champion du monde, tout est sorti, la pression est retombée parce qu'on a évidemment une pression de compétition énorme jusqu'au dernier vol pour gérer ça au décollage. Tu marches pendant une heure d'avant en arrière et tu attends jusqu'à ce que tu puisses enfin décoller, et puis tu es tellement excité dans les airs, tu es au-dessus du point, tu es nerveux, tu trembles partout et tu peux à peine signer parce que ta main tremble tellement. C'est déjà incroyable les émotions qui entrent en jeu, et quand j'ai su que j'étais maintenant vice-champion du monde, j'ai crié comme un fou, j'étais tellement content, j'ai fait la fête, c'était...

[00:34:32] **Lucian Haas:** incroyable. Vous faites ça comme une sorte d'entreprise familiale, ce qui veut dire que ton père, Andreas Schubert, y participe aussi ou y est allé avec toi aux championnats du monde, et ton frère Lennart y est aussi allé. Comment ça se passe entre vous en termes de compétition ? Vous vous réjouissez simplement des bons résultats ou est-ce que vous êtes vraiment du genre « hé, c'est moi qui ai été le meilleur cette fois » ou quelque chose du genre, au point d'être un peu moqueurs les uns envers les autres ? Oui,

[00:34:58] **Linus Schubert:** Alors jusqu'à la sixième ronde, on a formé une équipe, l'équipe Allemagne avec Annalena, qui habite aussi au pied de la Wassergruppe, et on s'est vraiment réjoués de chaque résultat. Oui, Anja a fait un premier, génial, c'est bon pour l'équipe, on avance, on avance. Jusqu'à la dernière ronde, on avait vraiment la deuxième place en main, mais malheureusement on a fait une erreur à la dernière et on a glissé à la quatrième place, ce qui est quand même extrêmement bien. On s'est bien sûr énormément réjoués pour l'autre, et après, à la septième, huitième, neuvième ronde, où on était tous assez proches du sommet, surtout nous, il y avait bien sûr déjà des tensions. C'est toujours comme ça dans la famille, même à l'entraînement, les émotions jouent simplement un rôle, mais au final, on se réjouit bien sûr pour chacun qui gagne. Parfois c'est le papa sur le podium, parfois c'est mon frère, parfois c'est moi, ça se répartit toujours comme ça et on se réjouit bien sûr pour tout le monde, et on se dit, oui, la prochaine fois, ça marchera pour moi ou quelque chose comme ça.

[00:35:57] On est une équipe, on est une famille, et on se réjouit bien sûr pour chacun quand il obtient un bon résultat. Ça

[00:36:03] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'est de la compétition positive, vous vous poussez aussi.

[00:36:07] **Linus Schubert:** Oui, on se pousse mutuellement, bien sûr il y a aussi quelques petites disputes quand on lance une pique ou quelque chose comme ça, ça arrive évidemment, mais ça est vite oublié et le lendemain, il y a de nouveaux résultats et on continue comme avant.

[00:36:20] **Lucian Haas:** Lennart vole déjà depuis longtemps, et il fait de la précision depuis longtemps aussi, et tu es le plus jeune des deux, mais depuis cette année, si j'ai bien vu, tu es vraiment le meilleur. Est-ce que c'est un sujet pour toi, genre, entre frères, que mon petit frère me dépasse soudainement ? Oui,

[00:36:38] **Linus Schubert:** donc moi

[00:36:41] Je suis peut-être un peu plus précis en termes d'exactitude, donc je peux peut-être atterrir un peu mieux à la fin, c'est déjà ça, donc dans la plupart des compétitions, j'étais déjà devant lui, mais ça n'a jamais été vraiment un problème pour lui et il se réjouit toujours pour moi. Et pour nous, il y a parfois des disputes à cause du parapente, mais pas vraiment des fluctuations au point de dire : « Ouais non, je ne fais plus la compétition avec toi », ce genre de chose, ça n'existe pas. Et ça n'a pas été difficile pour lui non plus de voir que je suis parfois devant lui, ça n'a jamais été un problème du tout. Il est aussi parfois devant moi et puis la compétition est finie et une nouvelle commence, donc ça n'a jamais été un problème, oui.

[00:37:25] **Lucian Haas:** Et avec tes potes à l'école, comment ça se passe ? Je veux dire, normalement on dirait que des ados comme toi, on a peut-être une bande, on fait des trucs ensemble, genre les uns font du BMX ou du skate, on s'entraîne tous ensemble, on se pousse mutuellement dans le groupe d'amis et on partage cette passion. Là, tu as un hobby très particulier, que tous tes potes ne peuvent pas forcément pratiquer. Comment tes potes voient les choses quand tu leur dis, genre : « Hé, je suis devenu champion du monde », est-ce qu'ils arrivent à comprendre ? Est-ce qu'ils se réjouissent pour toi ou est-ce qu'ils trouvent que tu fais un truc un peu déconnecté ?

[00:38:01] **Linus Schubert:** Oui, alors les avis varient parmi les camarades de classe. Mes bons amis disent bien sûr que c'est super respectueux, vraiment trop cool. Je suis déjà allé avec deux ou trois amis sur la Wasserkuppe, ils ont déjà ouvert une aile, ils ont un peu volé avec la formation, genre des petites ailes d'entraînement comme avec le bus de Schnippert, et ils étaient aussi super enthousiastes, ils veulent continuer et passer leur brevet de pilote, je les ai déjà convaincus. Mais pour d'autres, ils disent genre : « Ouais, bon, je ne sais pas ce qu'il fait, il est juste doué là-dedans et bah, il fait son truc. » Je suis aussi souvent absent de l'école, souvent j'ai une semaine où je ne suis pas du tout à l'école parce que je suis en compétition. Pour certains, c'est super cool, d'autres disent : « Ouais, félicitations », et d'autres encore : « Ouais, bon, il fait ça comme ça, il... »

[00:38:49] il fait partie de la scène Curiously ou de son école de vol, ouais. Mais j'ai aussi des amis qui volent, par exemple à Gersfeld, juste à côté de la Wasserkuppe, j'ai un bon ami qui monte souvent, on vole ensemble, il vole aussi pour Curiously, on se booste, on s'entraide, on se filme, l'un atterrit en premier, fait une vidéo, l'autre, et ils nous donnent des conseils, des conseils, et il viendra aussi aux compétitions l'année prochaine et on est carrément contents, et il renforce aussi l'équipe allemande. Maintenant, quelques amis de ma classe et de mon village veulent aussi passer leur brevet de vol à voile. Alors j'espère bien sûr que les jeunes générations, comme moi maintenant, vont suivre et que je pourrai motiver beaucoup de jeunes pilotes à commencer, parce que c'est juste un truc de dingue.

[00:39:34] ce sport et oui, c'est comme ça. Et aussi pour la Curiously, je crois qu'on avait 16 juniors, donc c'est déjà pas mal en fait, et après la compétition, on est partis voler à 5 ou 6 personnes qui étaient aussi très jeunes, ça fait vraiment plaisir de voler ensemble après la compétition.

[00:39:53] **Lucian Haas:** Si on regarde les participants à ces compétitions d'Accuracy, il y a énormément d'Europe de l'Est et beaucoup d'Asie en fait, aussi des pays inhabituels ou inhabituels dans la forme, parce qu'on ne les voit pas normalement comme les pays de parapente typiques du point de vue européen. On y trouve l'Indonésie, des Indiens, des Pakistanaïes et tout le reste. Pourquoi est-ce que l'Accuracy est si populaire là-bas et pas chez nous ?

[00:40:23] **Linus Schubert:** Oui, alors en Thaïlande par exemple, c'est extrêmement populaire, ils ont leur propre ligue, uniquement pour l'Accuracy, ils ont tellement de pilotes qu'ils organisent des compétitions de ligue entières juste pour l'Accuracy et ils sont sponsorisés par des gens comme Toyota par exemple, ils ont des sponsors extrêmement importants et il y a beaucoup de pilotes professionnels en Accuracy, alors qu'en Allemagne et aussi dans les Alpes, ça n'est jamais vraiment mis en avant, parce que dans les Alpes, il n'y a pas de pilotes d'Accuracy d'Autriche par exemple. Je veux dire, ça n'a aucun sens, je veux dire, on ne prend pas le train 20 minutes pour monter à la montagne juste pour faire de l'Accuracy rapidement et redescendre pour atterrir. C'est là que l'Akrofliegen ou le Cross-Country est beaucoup plus proche, mais en Thaïlande et dans les pays asiatiques, c'est beaucoup plus populaire.

[00:41:14] Je ne sais pas exactement pourquoi. En Europe, ça n'est jamais vraiment mis en avant, surtout maintenant quand je regarde les pubs sur X, ce type de Cross-Country ou de course Hike and Fly est énormément poussé par les réseaux sociaux. Beaucoup de gens voient ça, beaucoup de gens likent les vidéos, mais pour l'Accuracy, il n'y a pas vraiment de pilotes qui font des réseaux sociaux, qui disent : « Voilà la compétition, et voilà ce qu'on fait ». Et je sais, en Europe, on n'a pas beaucoup de présence sur les réseaux sociaux avec l'Accuracy, et ça n'est jamais vraiment devenu une scène, je crois, et beaucoup de gens ne connaissent même pas ce sport. Et notre objectif, celui de mon frère, de notre famille, et aussi des Slovénes, des Européens, c'est que nous voulons tous essayer ensemble de motiver beaucoup de gens, parce que c'est en fait vraiment passionnant et super amusant.

[00:42:11] **Lucian Haas:** Si tu dis que tu arrives déjà à embarquer tes premiers potes de l'école, et que peut-être que la Wasserkuppe deviendra un jour le grand centre d'Accuracy, où la grande école de la Wasserkuppe formera aussi l'élite du pays pour les atterrissages de précision.

[00:42:27] **Linus Schubert:** Oui, alors j'espère que nous allons devenir un centre Accuracy ici. On a eu notre premier championnat allemand le mois dernier, et on a vraiment pu motiver des pilotes de la Wasserkuppe, du club, à participer et ils ont maintenant vraiment envie de continuer à voler, d'aller à des petites compétitions en République tchèque par exemple. Ce n'est pas loin, c'est 5-6 heures en voiture et tu peux participer à une super compétition et profiter du temps. J'espère bien sûr que nous allons pouvoir pousser cet Accuracy sur la Wasserkuppe, ce serait évidemment optimal pour nous. Ça fera probablement aussi très bien à Papillon, donc beaucoup, nous sommes en production avec des ailes, on essaie de construire l'aile Accuracy parfaite et de la mettre sur le marché. Si on a plus de pilotes ici qui la volent et qui montrent des succès, alors les Chinois ou les Thaïlandais verront : ah regarde, il vole cette aile, on va la tester.

[00:43:20] C'est ce qu'on espère, on fait de notre mieux pour pousser l'Accuracy encore plus loin dans le futur.

[00:43:26] **Lucian Haas:** Ça veut dire que d'une certaine manière, tu te vois aussi un peu comme une figure de promotion pour Accuracy ?

[00:43:33] **Linus Schubert:** Oui, alors au Kazakhstan, où j'ai testé notre nouvelle aile Accuracy, on a reçu pas mal de demandes pour l'aile et pour la production, pour savoir quand on serait prêts. Je pense que beaucoup de pilotes me voient

atterrir avec l'aile, ils font des vidéos, et bien sûr mon père, mon frère et les pilotes qui volent maintenant en Papillon, ils font la promotion. Et à travers ça, on ne fait que de la pub en volant nous-mêmes les ailes ; il n'y a pas vraiment de publicité classique sur les réseaux sociaux ou autre pour une aile comme celle-là, mais ça nous suffit déjà. Parce qu'il y a beaucoup de pilotes, les Thaïlandais par exemple, ils ont toute une ligue, ils achèteraient beaucoup d'ailes, les Chinois et ainsi de suite, et dans notre scène Accuracy, on fait déjà ça, il y a assez d'acheteurs pour que ce genre de chose en vaille la peine.

[00:44:27] **Lucian Haas:** Maintenant, ce championnat du monde à Sopot tombe pendant tes vacances d'automne et tu as déjà dit tout à l'heure que oui, il t'est arrivé de temps en temps de devoir sortir de l'école pour aller faire d'autres compétitions. Là, tu as dit que tu avais déjà fait huit ou huit à dix compétitions tout seul cette année. Combien de cours as-tu manqués pour ça ?

[00:44:47] **Linus Schubert:** Oui, alors pour nous, c'est heureusement assez simple avec l'école parce que nous sommes une classe iPad, on a tout en numérique, on ne travaille plus qu'avec des iPads à l'école, on a les livres sur l'iPad, on a nos cahiers sur l'iPad, et si je prends par exemple : on était en été, on était au Kazakhstan une semaine entière, mais je n'ai pas manqué une semaine à l'école et j'ai simplement rattrapé le travail l'après-midi, pendant que j'étais en compétition et à l'atterrissage, ça n'a pas été un problème en fait. Je manque parfois, par exemple quand je vais à Alanya pour aller à la compétition, mais ce sont toujours des compétitions le week-end, ce qui veut dire que j'ai besoin d'avoir l'école libre le jeudi et le vendredi, et c'est souvent le cas que j'aie l'école libre le jeudi et le vendredi.

[00:45:32] j'en ai besoin pour pouvoir suivre les compétitions en avion, mais je rattrape tout après et j'envoie ça aux profs. On a de la chance d'être une classe iPad, je suis vraiment contente de ça.

[00:45:41] **Lucian Haas:** Le directeur de l'école dit aussi que, bien sûr, pour une compétition comme celle-là, tu obtiens toujours une dispense.

[00:45:46] **Linus Schubert:** Oui, enfin, j'ai aussi montré des résultats, j'ai montré des performances et je n'y vais pas juste pour m'amuser, mais aussi pour vraiment voler et prendre ça au sérieux. Donc ça ne pose pas de problème, mais si on a besoin de plus de trois jours, on doit aussi aller au bureau de l'éducation ; on n'a pas besoin d'écrire au directeur d'école, mais au bureau de l'éducation, et ça ne pose jamais de problème non plus. On joint simplement les articles de presse, ils voient ça et en fait, ce n'est pas si dramatique.

[00:46:15] **Lucian Haas:** Tu dois simplement envoyer un dossier de presse complet. Exactement. Où es-tu déjà allé cette année, rien que grâce à tes compétitions Curiousy ? Combien de...

[00:46:23] **Linus Schubert:** Quels pays et où ? Oui, alors on a commencé avec une petite compétition de ligue en République tchèque, c'était une sorte d'Open tchèque. Rien que cette année, on est allés trois fois en République tchèque parce que c'est tout près. Ensuite, on était le week-end dernier en Bulgarie pour les championnats du monde, puis on était au Kazakhstan, en Asie, ensuite on était en Turquie, on a volé à Alanya, en Albanie on était à Vlorë et

[00:46:53] Oui, d'autres pays, je ne m'en rappelle plus exactement. Mais on a déjà pas mal voyagé et je suis vraiment reconnaissant de m'offrir ces opportunités de pouvoir participer à ces événements. Ce n'est pas une chose acquise. Et oui.

[00:47:09] **Lucian Haas:** Comment es-tu accueilli en tant que jeune pousse au sein de cette communauté internationale de Curiousy ? Il n'y a probablement pas beaucoup de jeunes qui volent avec toi.

[00:47:19] **Linus Schubert:** Ouais, enfin, ce qui est sûr lors des premières compétitions, même à Alanya, c'était une Coupe du Monde, les gens trouvent ça super cool que tu sois si jeune. Ils disent tout le temps « Champion » et veulent toujours te booster. Ils attendent déjà plus de toi que si tu étais, je pense, juste un type de 40 ans qui s'envolerait là par hasard. Les gens ont déjà plus d'attentes envers toi, donc tu as déjà une pression. Mais ils trouvent ça quand même super cool. C'est génial qu'on s'envole si jeunes. Ils nous admirent aussi, nous poussent, font des vidéos et nous les envoient. Et on parle beaucoup avec les gens, et pour eux, ce n'est pas évident qu'une personne si jeune s'envole comme ça, ils trouvent ça super cool et tout le monde veut que plus de jeunes arrivent.

[00:48:07] et ils veulent que ce sport devienne plus populaire et qu'il soit boosté par nous aussi. Tout le monde trouve ça super bien. Personne ne dit : « non, viens, il est si jeune, c'est nul » ou un truc du genre. Tout le monde trouve ça vraiment cool.

[00:48:20] **Lucian Haas:** Personne n'a de problème avec ça. Ou un problème de jalousie, genre, « j'aurais aimé pouvoir faire ça aussi si jeune ».

[00:48:26] **Linus Schubert:** Oui, bien sûr. Ça revient tout le temps. Oui, j'aurais aussi aimé commencer si jeune, et certains pilotes qui ont des enfants commencent déjà avec eux, aussi à un jeune âge. Deux ou trois pilotes nous ont montré aux championnats du monde comment leurs enfants s'en sortent avec des Speedmasters. Et on trouve ça évidemment super cool. On leur dit de pousser, de pousser, de pousser et de continuer, et puis ils arrivent ici. Et il y en a même de plus jeunes que moi. En fait, il y en avait un dans le groupe de départ ici. Il avait 13 ans, il venait d'Espagne. Il a bien volé, il a fait des atterrissages vraiment cool, et on espère bien sûr que ça va continuer comme ça.

[00:49:06] **Lucian Haas:** Je crois qu'il y a déjà eu des initiatives pour faire de l'Accuracy une discipline olympique. Est-ce que tu rêves d'y participer un jour, peut-être lors d'une Olympiade ?

[00:49:16] **Linus Schubert:** Oui, alors mon rêve, c'est évidemment ça. Mon rêve était aussi de figurer parmi les premiers lors des championnats du monde. Oui, on est justement en train de travailler pour que l'Accuracy devienne une discipline olympique. On a créé de nouvelles règles, ils poussent ça énormément et ça rend l'Accuracy extrêmement passionnante. Et on a de bonnes pistes pour que ça devienne olympique. De bonnes conditions, et on espère y arriver, on est justement en contact avec le comité olympique pour ça. Surtout avec les pilotes professionnels aussi. Par exemple, Matja Sluga de Slovénie s'est fait un nom assez important dans la scène Accuracy et il est justement en train de pousser le projet. C'est le rêve de chaque pilote, que ça devienne olympique, et on essaie de faire avancer ça le plus loin possible vers le futur. Et ce serait bien sûr un rêve de décrocher une médaille olympique un jour.

[00:50:02] L'Accuracy est aussi extrêmement palpitant, parce que tu as tous les atterrissages au même endroit et ça va assez vite, tu en vois beaucoup. Je pense que pour le Cross Country, tout le monde part en même temps, tu vois un super podium de départ, et puis tout le monde s'envole. Ensuite, ils sont tous, je ne sais pas, deux ou trois heures en route, des centaines de kilomètres, et ils reviennent à la fin. Et ce n'est peut-être pas aussi palpitant que l'Accuracy, parce que là, tu as vraiment de l'action et à la fin de la compétition, le peloton se réduit aux 20 meilleurs pilotes. Donc, lors de la dernière manche, seuls les 20 meilleurs pilotes volent. Là, on a une action vraiment incroyable. Ensuite, tu vois sur le tableau en direct, oui, il a atterri, il est maintenant sur le terrain et il a tellement de

[00:50:42] centimètres. Et en plus, tu as un commentateur qui commente tout, oui, voilà, il arrive. Et s'il atterrit là ou là, il est sur la zone. Et je pense qu'on peut mettre énormément de tension là-dedans. Il y avait

[00:50:54] **Lucian Haas:** Y avait-il un public vraiment important à Sopot, qui se tenait tout le temps autour de votre zone d'atterrissage ?

[00:51:01] **Linus Schubert:** Malheureusement non. On a dit à l'organisation à Sopot qu'on trouvait dommage d'arriver à une championnat du monde avec si peu de professionnalisme. Je ne parlais pas de la précision en soi, mais ce n'était pas fait de manière professionnelle. On leur a dit que pour l'avenir, ça devait être pro si on voulait aller jusqu'aux JO. Parce que certains pilotes ont besoin de belles images, et là, il n'y avait vraiment rien. On n'avait même pas d'infrastructure, pas même de tentes à l'atterrissage pour avoir de l'ombre, on s'est alors cachés sous les arbres. Et ce n'était pas très passionnant en Bulgarie. On avait certes un panneau vraiment cool, un grand panneau qui affichait les résultats en direct et le classement, mais ce qui manquait aussi, c'était un commentateur.

[00:51:47] On en avait en Albanie, c'était super cool. Il y a clairement des améliorations à faire. Et pour la compétition FAI, beaucoup de pilotes se sont accordés à dire que ça doit être mieux à l'avenir, qu'on a besoin d'infrastructures, de murs de sponsors, de lieux pour prendre des photos, parce que beaucoup de gens vivent de l'Accuracy et ils ont besoin de ces images pour les sponsors. Oui, qu'est-ce qui se passe là-bas ? Qui regarde ça ? Et c'est quoi comme genre de télévisions, enfin pour les reporters ? Par exemple, j'ai eu un reportage de 5 minutes à la télévision bulgare. Ils ont fait une interview. Et on a besoin de ce genre de choses. Mais le fait qu'il n'y ait rien de beau pour filmer, c'est un peu ce qui manquait au niveau de l'infrastructure. Mais à l'avenir, on veut absolument développer ça et on a déjà fait des plans

vraiment cools pour le futur.

[00:52:31] **Lucian Haas:** Quels sont tes projets personnels pour l'avenir ? Est-ce que tu veux devenir un pro de l'Accuracy un jour, comme tes modèles asiatiques, peut-être pas, mais tes coéquipiers ?

[00:52:42] **Linus Schubert:** Oui, enfin, ce serait carrément un rêve de devenir pilote professionnel. Mais je ne sais pas si c'est vraiment mon truc. Je veux dire, Matjas Luga de Slovénie est pilote professionnel. Il l'a été pendant 20 ans et je ne sais pas si ce serait pour moi, vraiment passer toute sa vie à ne faire que voler et à fixer l'écran pour voir où sont les erreurs. Je pense qu'avoir un sponsoring est carrément super pour avoir du soutien lors des compétitions. Mais je pense que je veux aussi avoir un vrai boulot, genre être instructeur de vol ou quelque chose comme ça, où je fais quelque chose, où je suis en contact avec les gens, pas juste faire un vol en solo, être pilote professionnel pendant 20 ans ou faire plusieurs vols par jour, mais je veux vraiment aller travailler, et c'est aussi aller travailler, mais je veux peut-être travailler différemment. Et avoir des sponsors, comme maintenant par exemple Papillon qui me soutient bien sûr lors des voyages, c'est carrément super et on va voir, on verra si on se tourne peut-être vers d'autres sponsors.

[00:53:50] Mais

[00:53:51] **Lucian Haas:** tu te vois déjà, peu importe comment, faire quelque chose de professionnel avec le parapente pour

[00:53:56] **Linus Schubert:** faire. Oui, je voudrais absolument rester professionnel avec le parapente et, à l'avenir, rendre ça plus pro, le booster. Genre, faire en sorte que ça devienne olympique par exemple, pousser ça, et qu'il y ait une organisation de dingue sur chaque compétition avec des règles claires. Par exemple, on a testé de nouveaux systèmes aux championnats du monde, avec trois caméras où la distance du pilote par rapport au point zéro est mesurée automatiquement, ce qui signifie qu'on n'a quasiment plus besoin de juges, parce que les juges coûtent aussi cher. Donc, si on organise le Coupe du monde ici à Wasserkuppe, avant le mois dernier, il fallait vraiment payer les juges pour qu'ils viennent ici et c'est cher, et on peut faire ça numériquement avec des caméras en trois dimensions autour de la voile, on a testé de nouveaux systèmes.

[00:54:44] Ça a marché ? Oui, ça a fonctionné. Ce sera probablement le cas l'année prochaine, on fera ça avec des caméras et on aura besoin de moins de juges. Ça va nous aider énormément, parce que même les juges peuvent faire des erreurs, comme poser le mauvais pied en premier et mesurer mal, alors avec les caméras, ça n'arrivera pas.

[00:55:05] **Lucian Haas:** Quelle question me vient à l'esprit là : de combien de dénivelé a-t-on besoin pour un vol, pour pouvoir dire dans une compétition que c'est un vol valide ? Est-ce qu'une toute petite colline d'entraînement suffit, où on dirait qu'on décolle à 30 mètres au-dessus du point d'atterrissage et que ça fonctionnerait déjà, ou est-ce qu'il faut au moins 100 mètres de dénivelé pour pouvoir faire une approche correcte ? C'est prescrit pour

[00:55:28] **Linus Schubert:** Pour une compétition FAI, je crois que c'est 100 mètres, et une petite pente d'entraînement, c'est hors de question, c'est interdit, ce n'est pas permis, mais je pense qu'à partir de 50 mètres pour une compétition de catégorie 2, c'est déjà correct, mais la plupart des pilotes trouvent aussi que ce n'est pas la solution, que ce n'est pas bien, donc il est très rare de voler sur des pentes aussi petites. Maintenant, en Bulgarie, on avait 600 mètres de dénivelé, c'était bien sûr un peu inutile, parce qu'avec 600 mètres, on plane juste éternellement et on doit ensuite se mettre en échelon parce que l'aile a plus de puissance que l'autre et alors l'un passe en dessous de l'autre, et c'était déjà agaçant, mais l'idéal pour la sécurité, c'est entre 150 et 200 mètres. Il y a des treuils, et voler sur des treuils est en fait optimal pour la sécurité.

[00:56:15] Ça

[00:56:15] **Lucian Haas:** ça veut dire que beaucoup de compétitions se déroulent aussi sur un départ complètement plat et qu'on part simplement du treuil ?

[00:56:20] **Linus Schubert:** Exactement, donc la prochaine européenne se fera au treuil en plaine. Où ? Ce sera en Albanie et

[00:56:32] **Lucian Haas:** Je l'ai tout de suite. Enfin, peu importe, en tout cas l'Albanie et ce sera probablement l'année prochaine ? Oui, l'année prochaine en Albanie, à Vesa je crois. Et tu y participeras aussi ? J'y participerai aussi, oui. Pour

devenir champion d'Europe ? Je fais de mon mieux. Combien de temps faudra-t-il encore pour que tu sois à la 1ère place du classement mondial ? Je crois que tu es déjà remonté à la 3ème place maintenant.

[00:56:54] **Linus Schubert:** Oui, je suis actuellement à la 3e place et demain je serai à la 2e place au classement mondial, et c'est passionnant parce que le Chinois, qui est pilote et fait des performances incroyables, il est juste un peu, enfin toujours 1 ou 2 places devant moi à chaque compétition, et il récolte alors 2 ou 3 points de plus que moi. Ça va être extrêmement difficile de le rattraper et la chance aurait été maintenant les championnats du monde, mais là, il était encore devant moi. Ça veut dire que je suis maintenant deuxième et qu'il est premier, et c'est difficile de le rattraper parce qu'on n'a pas de compétitions de haut niveau pendant les prochaines semaines qui permettent de gagner des points, et les prochaines opportunités seraient alors l'année prochaine sur des compétitions comme les championnats d'Europe.

[00:57:40] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu vas devoir encore plus t'entraîner pour finir par détrôner le Chinois ?

[00:57:47] **Linus Schubert:** Oui, exactement. Détrôner le Chinois, c'est super dur. On a un peu discuté avec lui. Il fait entre 400 et 500 sauts par mois juste sur la zone de réception, c'est un long chemin, mais ce n'est pas impossible parce que le Chinois fait aussi des erreurs. Donc, c'était en Bulgarie, il a fait des résultats vraiment super forts, mais il a aussi fait un 200 à un moment donné, et s'il atterrit juste un mètre à côté, il est déjà éliminé. Ça n'arrive pas, enfin presque jamais, mais ça peut arriver et ça va être plus difficile à l'avenir, mais ce sera un défi d'entraînement pour arriver à voler à son niveau, mais ce n'est pas impossible.

[00:58:29] **Lucian Haas:** Combien est-ce que tu t'entraînes ? Sur combien de vols par mois est-ce que tu montes sur la voile ?

[00:58:34] **Linus Schubert:** C'est une bonne question. Alors, parfois, quand on est sur le versant sud, on bouge déjà beaucoup, on peut faire jusqu'à 60 vols par jour. Parce qu'on peut faire des manœuvres en hauteur, c'est comme aux Dynos, mais je dirais qu'en moyenne, je fais entre 100 et 120 vols par mois. Enfin, c'est le minimum. Mais il y a aussi des mois en hiver où tu ne fais quasiment rien, donc ça varie. Le chiffre moyen, c'est peut-être 100 à 120.

[00:59:00] **Lucian Haas:** Est-ce que ça change quelque chose au niveau de l'air ? L'hiver, il fait beaucoup plus froid, l'air est plus dense, donc est-ce que ça change aussi la façon de faire ce genre d'approches ? Est-ce que c'est peut-être même plus facile de voler en hiver qu'en été ? En hiver...

[00:59:12] **Linus Schubert:** C'est plus facile à piloter qu'en été, c'est certain, mais ça ne change pas énormément de choses. En hiver, on n'a tout simplement pas de vraies thermiques qui décollent, on n'a pas de zone d'atterrissage ou autre. C'est plus simple pour atterrir qu'en été, mais au niveau de la masse d'air ou de mon approche, ça ne change rien en fait. Je garde mon style habituel et au final, j'arrive à mon but.

[00:59:37] **Lucian Haas:** Pour conclure, tu peux faire un peu de pub. Pourquoi est-ce que je devrais m'intéresser à l'Accuracy en tant que pilote lambda ?

[00:59:49] **Linus Schubert:** Oui, alors l'Accuracy est passionnant, on peut carrément apprendre énormément sur le ressenti et sur la position dans l'aile, et on fait toujours la connaissance de nouvelles personnes lors des compétitions, il y a une atmosphère vraiment cool, on est beaucoup en contact social et l'Accuracy est très prenant, surtout quand on atterrit et qu'il faut être capable de tout et mettre toutes ses connaissances au service d'une précision au centimètre près, et c'est ça qui crée cette excitation et on se réjouit à chaque fois de repartir en l'air, oui, pour pouvoir à nouveau voler sur le point, au moins moi, et ça me donne un plaisir fou de passer toute la journée à voler sur le point et je le recommanderais à tout le monde, surtout aux débutants, pour apprendre, oui, comment atterrir précisément sur son propre objectif, à quel point c'est difficile et ça peut bien sûr aussi aider, donc nous avons atterri par exemple à Sopot en plein milieu de la ville sur une petite prairie, c'était super passionnant, c'était vraiment cool et sans l'Accuracy, on n'y aurait absolument pas réussi, il n'est pas forcément nécessaire d'y arriver, mais si on a un atterrissage de secours, l'Accuracy apporte aussi quelque chose, on espère bien sûr que beaucoup de pilotes viendront à l'Accuracy et que peut-être de nouveaux pilotes s'inscriront pour découvrir ça et

[01:01:10] just give Accuracy a try and have some fun.

[01:01:15] **Lucian Haas:** Avec de telles compétences en atterrissage, tu aurais aussi des avantages pour les Red Bull X-Alps, du moins quand il s'agit de réussir à se poser sur le plus petit des terrains d'atterrissage. Est-ce que ce serait intéressant pour toi ou est-ce que tu dirais que ce genre de vol et cet effort, je ne veux pas du tout ça, je veux vraiment toujours seulement ces petits sauts précis. Oui.

[01:01:32] **Linus Schubert:** Alors, pour les X-Alps, je trouve ça passionnant, ça m'amuse vraiment de suivre ça sur Instagram, de regarder les reportages sur YouTube et tout ça. Je trouve ce que font les gens là-bas extrêmement cool, mais pour moi, c'est plutôt : je veux voler en toute sécurité. Quand je vois les conditions qu'ils affrontent et comment ils gèrent ça dans les Alpes, avec le relief et tout le reste, je ne pense pas que ce soit pour moi. Mais en tant que supporter, je serais carrément partant, et même pour voler en tant que supporter, je serais forcément là. Par contre, pour participer moi-même, je préfère regarder les autres pilotes et continuer à faire mes trucs de précision.

[01:02:16] **Lucian Haas:** Linus, merci pour ce super récit sur l'Accuracy. Je pense que les gens qui nous écoutent jusqu'ici ont appris pas mal de choses qu'ils ne savaient pas avant, et peut-être qu'il y aura vraiment un jour un nouveau mouvement où soudain beaucoup de pilotes allemands diront : « Je veux aussi participer à une compétition d'Accuracy » et que ça deviendra une forme de sport un peu plus connue ici dans le pays. Merci beaucoup pour ton récit. Merci infiniment.

[01:02:50] C'était l'épisode numéro 121 de Podz-Glitz avec Linus Schubert. Dans les notes de cet épisode sur le même blog Lou Gleits, vous trouverez des liens complémentaires sur le thème de l'Accuracy. Si cet épisode vous a plu, n'hésitez pas à vous abonner à Podz-Glitz. C'est possible partout où il y a des podcasts. Si vous laissez également une évaluation positive, vous aidez à faire connaître Podz-Glitz. Ou alors, parlez-en simplement à vos amis pilotes. Podz-Glitz et Lou Gleits sont totalement exempts de publicité payante. Je le fais par conviction et dans un souci d'indépendance. Pourtant, ces produits demandent un travail professionnel et, bien sûr, des coûts. Pour les financer, je mise sur le concept du soutien volontaire.

[01:03:37] Si vous m'avez écouté jusqu'ici, ce podcast doit avoir apporté une valeur ajoutée pour vous. Je vous invite, comme d'autres auditeurs et lecteurs, à devenir contributeur et simplement à rendre quelque chose. Vous pouvez choisir le montant vous-même. Une contribution fréquemment choisie est de 60 euros par an, soit environ 5 euros par mois. Mais peu importe ce que vous payez, chaque montant contribue à ce que je puisse continuer à gérer et à développer Podz-Glitz et Lou Gleits au service de la scène du parapente à l'avenir. Toutes les informations nécessaires, comme votre contribution me parvient, se trouvent sur lougleits.blogspot.com. Vous y trouverez le menu Soutenir.

[01:04:22] Lou Gleits signe Lu-Glitz. À la prochaine. Ça ne tombe pas du ciel. Ciao.