

Fun Cup

Podz-Glidz 126 — Johannes Fäth

Published	2024-01-19
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-126-fun-cup-johannes-fath
Duration	00:48:23
Speakers	Johannes Fäth, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0126-fun-cup-johannes-faeth.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	19 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	15
Show notes	15
Transcript	16
Français	26
Show notes	26
Transcript	27

Deutsch

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

Show notes

Johannes Fäth hat in der vergangenen Saison den DHV-Zeitflugwettbewerb für EN-A-Schirme gewonnen. Was war seine Motivation?

Gerade wenn man am Anfang seiner Fliegerkarriere steht, dann gilt häufig das Motto: Flugzeit ist alles. Da soart man zuweilen stundenlang vor einer kleinen Kante herum, völlig fasziniert und ohne jeden Gedanken daran, ob das nicht vielleicht irgendwann langweilig werden könnte. Hauptsache in der Luft.

Wenn man allerdings Johannes Fäth zuhört, dann wird schnell deutlich, dass es auch anders laufen kann. Der 34-jährige aus Murnau bei Garmisch-Partenkirchen hat in der vergangenen Saison die Funcup-Wertung des DHV gewonnen. Das heißt, er hat ebenfalls unheimlich viel Flugzeit gesammelt. Doch das nicht an nur einem Platz, sondern an vielen unterschiedlichen Startplätzen. Und nicht nur soarend, sondern auch schon mit etlichen Streckenflügen.

Mich hat interessiert, was einen Piloten wie Johannes dazu antreibt, schon früh in seiner Fliegerkarriere in einen Wettbewerb mit anderen einzusteigen. Und zwar einen Wettbewerb, der einen darauf festlegt, mit einem A-Schirm zu fliegen.

Und so erzählt Johannes in dieser 126. Episode von Podz-Glitz unter anderem von seiner Motivation, seiner systematischen Herangehensweise an die Fliegerei; was ihm geholfen hat, schnell Fortschritte zu machen; und warum er es auch als Vorteil sieht, nicht so schnell von einem A- auf einen B-Schirm aufzusteigen.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Final Girl | Künstler: Jeremy Blake

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=JfuGsLehMcg>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

In dieser 126. Episode von Podz-Glitz erzählt Johannes unter anderem von seiner Motivation, seiner systematischen Herangehensweise an die Fliegerei; was ihm geholfen hat, schnell Fortschritte zu machen und warum er es auch als

Vorteil sieht, nicht so schnell von einem A- auf einen B-Schirm aufzusteigen.

Links:

- auf Instagram: https://www.instagram.com/jou_hannes/?igsh=dWhvbnB1dnJ4Y3kx
-

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/01/podz-glidz-126-fun-cup.html>

Transcript

[00:00:11] **Johannes Fäth:** Und dann hat das ganz harmlos angefangen im Januar, dass ich da halt diese kurzen Flüge, die man halt da so im Winter macht, eingetragen habe und irgendwann, so im Mai, Juli, bin ich dann von Platz, keine Ahnung, 40, dann zu 30, zu 20 gekommen, dann bin ich da immer weiter nach vorne gekommen und irgendwann habe ich gemerkt, okay, ja, das könnte ja funktionieren, dass ich da oben mitspiele.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:55] Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Hannes Fäth.

[00:01:04] Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:13] Gerade wenn man am Anfang seiner Fliegerkarriere steht, dann gilt häufig das Motto, Flugzeit ist alles. Das hört man zuweilen stundenlang vor einer kleinen Kante herum, völlig fasziniert und ohne jeden Gedanken daran, ob das nicht vielleicht irgendwann langweilig werden könnte. Hauptsache in der Luft. Wenn man allerdings Johannes Fäth zuhört, dann wird schnell deutlich, dass es auch anders laufen kann. Der 34-Jährige aus Murnau bei Garmisch-Partenkirchen hat in der vergangenen Saison die Fun-Cup-Wertung des DHV gewonnen. Das heißt, er hat auch unheimlich viel Flugzeit gesammelt. Doch eben nicht nur an einem Platz, sondern an vielen unterschiedlichen Startplätzen.

[00:01:58] Und nicht nur sohrend, sondern auch schon mit etlichen Streckenflügen. Mich hat einfach mal interessiert, was einen Piloten wie Johannes dazu antreibt, schon früh in seiner Fliegerkarriere in einen Wettbewerb mit anderen einzusteigen. Und zwar einen Wettbewerb, der einen darauf festlegt, mit einem A-Schirm zu fliegen. Und so habe ich Johannes zu dieser 126. Episode von Podz-Glidz eingeladen. Im Gespräch erzählt er unter anderem von seiner Motivation, seiner systematischen Herangehensweise an die Fliegerei, was ihm geholfen hat, schnell Fortschritte zu machen. Und warum er es auch als Vorteil sieht, nicht so schnell von einem A - auf einen B-Schirm aufzusteigen.

[00:02:43] Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran, als Förderer.

[00:02:50] Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf meinem Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:00] Hannes, du hast mir ein Video zugeschickt, von dem ich dir jetzt mal einen kurzen Ausschnitt nur als Ton vorspiele. Das kann man natürlich nicht sehen hier. Danach darfst du mal kurz aufklären, um was es da geht.

[00:03:13] **Johannes Fäth:** So, liebe 10. Klasse, es ist Freitag. Wir sehen uns heute, bald. Aber ich mache gerade noch einen kleinen Ausflug und wollte euch mal einen Blick über die gamische Umgebung geben. Thema ist ja heute Fliegen, das Prinzip des Fliegens. Und ich habe mir gedacht, ich mache mal den Praxistest.

[00:03:37] Gut, und jetzt machen wir auf den Weg zum Landen dann zu euch. Ich freue mich.

[00:03:41] **Lucian Haas:** Offenbar fliegst du und unterrichtest irgendwie auch, weil du Schüler hast, denen du was über das Fliegen erzählen willst. Genau. Setzt du wirklich die Gleitschirmfliegerei im Unterricht ein?

[00:03:50] **Johannes Fäth:** Ja, also das ist jetzt so ein Beispiel für berufliches und privates Verbinden, würde ich mal sagen. Da war es konkret so ein Projekt, die Klasse hat sich dazu entschieden, so am Ende des Schuljahres Physik des Fliegens zu machen. Und die Idee war da jetzt ganz konkret, das war ein Freitag, und mir ist eine andere Klasse ausgefallen. Und dann habe ich ein bisschen so herumgerechnet, wenn ich jetzt von Murnau nach Garmisch fahre, geht

sich das aus. Und dann habe ich das wirklich so gemacht, dass ich vor dem Unterricht in der Luft war, für die ein Video aufgenommen habe. Und das war dann der Unterrichtseinstieg für meine Zehnte.

[00:04:26] Und ja, wenn dann eine zehnte Klasse einem zum Unterrichtseinstieg applaudiert, dann darf man sich durchaus freuen.

[00:04:36] **Lucian Haas:** Also es kommt gut an. Jetzt aber erstmal nur, du hast eine Schule in Murnau und bist von Murnau dann schnell nach Garmisch rübergefahren, mit der Bahn hoch, runtergefliegen. In der Zeit hast du das Video aufgenommen, bist dann gelandet und schnell wieder nach Murnau zurück. Und das in einer Schulstunde.

[00:04:51] **Johannes Fäth:** Das an einem Vormittag. Die Klasse hatte ich um halb zwölf und es war Sommer und dann geht das. Hast du

[00:04:58] **Lucian Haas:** denn eigentlich auch Schüler, die schon selbst fliegen? Also die dann auch in so einem Unterricht drin sind und dann sagen, hey, was mein Lehrer da kann. Wahrscheinlich sagen die nicht Hannes, sondern Herr Fäth. Was der Herr Fäth dann dort kann. Da kann ich auch schon mithalten.

[00:05:11] **Johannes Fäth:** Ja, also vor allem zwei Sachen. Eines, eine war im Rahmen von diesem Projekt dann für das Fliegen, habe ich meine Schirme dann mitgenommen und wir haben die am Sportplatz ein bisschen ausprobiert. Und ich habe dann schon schnell gemerkt, dass da manche, ja, gern das gemacht haben, mit einem Lächeln dabei waren. Und ich könnte mir durchaus vorstellen, dass sie das merken und vielleicht später das irgendwann machen. Aktuell weiß ich das jetzt von keinem. Dass er da was machen würde in der Richtung. Bei uns in den Bergen kann man ja alles mögliche machen und da ist halt Paragliding nur ein Aspekt. Und das andere war, da kann man vielleicht noch darauf zu sprechen. Ich habe mal so eine PowerPoint gemacht in Bezug auf Kreisbewegungen und habe da ein Manöver aus meinem Sicherheitskurs hergenommen, den SAT.

[00:05:58] Und dann hat sich da auch eine Schülerin so nach drei Minuten gemeldet und hat dann so nachgefragt, so unsicher. Weil die das nicht wussten mit dem Paraglider vorher. Und Herr Fäth, das sind jetzt wirklich Sie in dem Video oder ist das nur sozusagen ein Schauspieler oder wie man es nennen will? Dann habe ich gesagt, nein, das ist schon mein

[00:06:17] **Lucian Haas:** Video.

[00:06:20] Du hast dann schon einen SAT geflogen, der war im Video zu sehen und dann hast du dir irgendwie ausrechnen lassen, was man mit diesem SAT machen kann oder welche Kräfte dort wirken. Oder was hast du denn da berechnen

[00:06:30] **Johannes Fäth:** lassen? Also das war Sicherheitstraining am Gardasee. Und da hat man relativ schön gemacht. Man

[00:06:35] **Lucian Haas:** hat so kleine

[00:06:35] **Johannes Fäth:** Videoaufnahmen vom Landeplatz aus und das Thema war jetzt da in der 11. Klasse Kreisbewegungen. Und bei Kreisbewegungen ist der SAT recht gut geeignet, weil es so ein stabiles Manöver ist, wo die Kreisgeschwindigkeit, die Umlaufdauer ziemlich gleich ist. Die ändert sich nicht großartig, wenn man jetzt stärker zieht oder schwächer zieht. Und dann kann man da so Dinge ausrechnen wie zum Beispiel die Gewichtskraft, die auf einen wirkt.

[00:07:04] Die Zentripetalkraft und die Umlaufdauer, Frequenz, Geschwindigkeit, solche Dinge. Und das hast du denen dann alles als Aufgabe gewissermaßen gestellt? Das habe ich denen zunächst als Powerpoint gezeigt. Dann haben die auch einiges davon selber ausgerechnet. Und das Schöne an der Sache war, dass das halt ein praxisnahes Beispiel ist. Mit allen Vor- und Nachteilen. Es ist meistens so, wenn man in die Praxis geht, in der Physik, dann wird es auch komplizierter. Und bei dem Projekt war es dann konkret so, dass diese G-Kräfte, die wir da rausbekommen haben, auf diese Art und Weise zu groß waren. Also da wäre was rausgekommen, das wäre so 5-6 G gewesen, also so Richtung Bewusstlosigkeit. Das hat nicht gepasst.

[00:07:50] Woran lag es? Ja, da muss man sich im Nachhinein schon damit beschäftigen, das nicht so stehen lassen. Ich habe mir eine zweite Methode angeschaut. Und zwar habe ich einen Screenshot genommen. Und mir den Winkel

angeschaut, wie der Schirm von alleine her steht. Und da kommt man dann zu besseren Werten. Und dann wollte ich aber wissen, warum funktioniert die erste Methode nicht so gut. Ja, also dass man das mit Kräften untersucht. Und mit der Geschwindigkeit. Und ja, dann habe ich da jetzt konkret dem Hannes Papisch eine E-Mail geschrieben. Weil von dem war der entsprechende Schirm. Und habe ihn gefragt, woran liegt es? Und er hat dann gesagt, ja beim SAT ist das ja so, dass diese Rotationsachse nicht in der Mitte liegt, sondern zwischen Schirm und Piloten.

[00:08:35] Beide rotieren um einen gemeinsamen Schwerpunkt. Und da dran lag es. Und dann habe ich da wieder ein schönes Beispiel gehabt, um das zu vergleichen mit Erde und Mond. Die rotieren ja auch um einen gemeinsamen Schwerpunkt und nicht der Mond um die Erde. Sondern die haben einen gemeinsamen Rotationsschwerpunkt. Und der SAT funktioniert an sich genauso. Also der Mond fliegt eigentlich ein SAT um die

[00:08:55] **Lucian Haas:** Erde, so ungefähr.

[00:08:56] **Johannes Fäth:** Hm, ich würde

[00:08:58] **Lucian Haas:** sagen... Als den Piloten im Verhältnis zum Gleitschirm nehmen würde. Ich würde

[00:09:01] **Johannes Fäth:** mal sagen, der Mond darf der Schirm sein, weil der ein leichter ist. Und die Erde ist eher der Pilot, weil es der schwerere Körper ist. Aber die haben einen gemeinsamen Rotationsschwerpunkt, der zwischen den beiden liegt. Also ein schönes

[00:09:12] **Lucian Haas:** neues Bild. Wenn man einen SAT sieht, kann man jetzt immer an Mond und Erde denken, die umeinander kreisen. Ja, das ist passend. Hast du denn aus dieser Beschäftigung mit dem Gleitschirmfliegen, ich sag mal so als Leerstoff, hast du da auch selber was für dich fürs Fliegen gelernt? Also nicht nur das, was du den Schülern beibringen konntest, sondern wo du sagen warst, oh, haha, jetzt habe ich mir endlich selber was verstanden, was ich da eigentlich mache.

[00:09:36] **Johannes Fäth:** Ja, also das, was ich jetzt gerade gesagt habe, da habe ich schon irgendwie diese Rückmeldung gebraucht, das durchzurechnen. Das hat dann irgendwie nicht zusammengestimmt über diese zwei Methoden. Die eine war besser als die andere. Und dann habe ich eben nochmal konkret nachgefragt beim Hersteller. Und das hat mich auf jeden Fall weitergebracht, um das besser zu verstehen. Also das... ist eigentlich dieses SAT-Manöver und dann das Auswerten ein Beispiel dafür. Da habe ich auf jeden Fall mehr danach verstanden.

[00:10:06] **Lucian Haas:** Mit deiner zehnten Klasse hast du ja auch gesagt, da habt ihr euch mit der Physik des Fliegens beschäftigt. Hast du dabei bei der Vorbereitung oder sowas auch noch was für dich gelernt, wo du gesagt hast, hey, das wusste ich über den Gleitschirm vorher nicht. Das habe ich dadurch erst als Anlass genommen, um dann zu sagen, haha, auch wieder was gelernt.

[00:10:23] **Johannes Fäth:** Also da war mein Gleitschirm mehr so der Einstieg ins Fliegen. Das Thema, man muss aufpassen, dass man das dann nicht so knapp fasst wegen den eigenen Interessen, sage ich mal. Wenn es Physik des Fliegens heißt, dann ist das ja nicht nur Gleitschirmfliegen, sondern die haben da zum Beispiel einen Flügel im Windkanal versucht zu bauen, die Frisbeescheibe erklärt oder eine Wasserrakete gebaut oder ähnliches, ja. Da muss man aufpassen, dass man das dann nicht zu sehr einschränkt, sondern durchaus die Schüler dann eben noch ihr eigenes Thema voranbringen lässt. Aber als Einstieg war das natürlich eine schöne Sache.

[00:10:59] **Lucian Haas:** Als du mit dem Gleitschirmfliegen angefangen hast, hast du damals schon gedacht, hey, das kann ich ja irgendwann mal im Unterricht verwenden? Oder war das ein zufälliges Nebenprodukt, was sich dann irgendwann so ergeben hat?

[00:11:10] **Johannes Fäth:** Das ist eher nebenbei. Aber was sich schon durchzieht, das ist, wenn man so ein bisschen physikalischen Hintergrund hat, dann hilft einem das, die Manöver und wie man sich da so in der Luft von der Technik her verhält, besser zu verstehen. Ich glaube, das kann man durchaus vergleichen bei dir mit der Meteorologie, dass du da überdurchschnittlich viel Hintergrundwissen hast und dadurch besser vorbereitet bist. Und bei mir war das vielleicht so bei der Technik, dass ich da die Manöver in der Ausbildung auch relativ schnell physikalisch verstanden habe. So kann man es,

[00:11:48] **Lucian Haas:** glaube ich, sagen. Meinst du, man kann besser fliegen, wenn man es physikalisch verstanden hat, was abgeht? Oder hindert das einen vielleicht manchmal eher? Zu viel Theorie?

[00:11:57] **Johannes Fäth:** Ich glaube, das hilft im Hintergrund, aber dass es viele Leute gibt, die das intuitiv so drin haben, einfach durch Talent, dass sie das vielleicht nicht so brauchen. Aber mir hat es geholfen. Seit wann fliegst du eigentlich?

[00:12:14] Seit 2022. Im Juli habe ich die Ausbildung abgeschlossen und das Jahr davor habe ich im September angefangen mit der Ausbildung. Und das war eigentlich eine schöne Sache, weil man merkt selber, September und dann das Jahr darauf, die Schein-Zuteilung im Juli, da ist so eine Wintersaison dazwischen. Und das hat eigentlich ein paar schöne Nebeneffekte gehabt. Schöne Nebeneffekte? Was meinst du? Ich meine damit, dass man da im September hochmotiviert anfängt und dann kommt irgendwann der Winter und der Kurs ist sozusagen vorbei. Wenn man es jetzt nicht so in zehn Tagen durchzieht oder was es da so gibt, sondern wenn man es normal macht, so wie es jetzt bei der Flugschule üblich war, dann dauert das halt ein paar Monate.

[00:13:00] Da dazwischen war diese Winterpause. Und ich muss sagen, die hat mir sehr gut getan, weil in der Zeit habe ich mir dann so einen gebrauchten Schirm gekauft von der Flugschule für keine Ahnung 200 Euro und bin mit dem auf die Wiese gegangen und habe im Winter geübt. Und das nicht wenig. Und als es dann im Frühjahr losging mit diesen Höhenkursen, dann hat das auf einmal alles funktioniert. Da gab es dann durchaus bei den Höhenkursen Leute, die das im selben Jahr quasi angefangen haben, also so Grundkurs gleich im März und dann im April auf Höhenflugkurs.

[00:13:46] Und bei mir war das eben September und dann April zum Höhenflugkurs. Und dazwischen dieses Groundhandling. Da hat man dann doch irgendwie so einen Unterschied gemerkt, vor allem beim Starten. Und das war sehr angenehm

[00:14:00] **Lucian Haas:** für mich. Das heißt, du konntest dann, als du in die Höhenschulung kamst, konntest du alle Startformen dann auch schon, weil du so viel Groundhandling gemacht hast. Also auch rückwärts starten hast du da auch schon geübt. Genau, vorwärts,

[00:14:09] **Johannes Fäth:** rückwärts. Ich konnte mir das aussuchen und war sehr froh darüber, dass ich da gleich mal ein bisschen so Sicherheit bekommen habe und auch direkt den Vergleich, dass es wahrscheinlich daran liegt, dass ich da auf der Wiese geübt habe.

[00:14:26] **Lucian Haas:** Ich bin auf dich aufmerksam geworden, als ich einen Bericht vom diesjährigen DRV-Sportlertag gelesen habe. Da warst du einer der Preisträger als Sieger des sogenannten Fun Cups. Ich habe mich dann gefragt, was treibt so jemand an, an so einem Wettbewerb teilzunehmen? Also was ist die Motivation dahinter? Aber bevor du mir das mal erklärst, erklär mir erstmal, um was geht es beim Fun Cup überhaupt?

[00:14:52] **Johannes Fäth:** Also der Fun Cup, der steht bei diesen verschiedenen Preisen, bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, so heißt es ja vom DHV, so ein bisschen für sich. Und zwar habe ich schon den Eindruck, dass bei allen anderen Preisen es so ist, dass man da sehr routiniert sein muss, erfahren und so weiter. Und beim Fun Cup steht im Mittelpunkt, dass man lange mit einem sicheren Schirm in der Luft ist. Also konkret muss man mit einem A-Schirm fliegen. Und dann kommt es darauf an, wer sammelt wie viel Zeit in der Luft. Also kurz gesagt, Airtime ist alles. Das heißt,

[00:15:28] **Lucian Haas:** du musst nicht so häufig wie möglich, aber so lange wie möglich in der Luft bleiben. Und die Summe aller deiner Flüge, die du in der einen Saison machst, ist dann gewissermaßen deine Punktzahl? In Stunden wird das angegeben, genau, wer die meisten Stunden hat. Und was hat dich dazu bewogen, daran teilzunehmen? Man kann ja einfach für sich fliegen. Da muss man jetzt ja nicht sagen, ich muss mich gleich messen und sagen, ich nehme an so einem Fun Cup teil und will mal gucken, ob ich mehr Stunden sammeln kann als meine Konkurrenz.

[00:15:58] **Johannes Fäth:** Ja, also erstmal war es so ein Nebenprodukt, möchte ich fast sagen. Also die Saison fängt ja da im September an und ich bin selber auf den Wettbewerb im Januar aufmerksam geworden. Und zwar dadurch, dass ich mal meine Flüge hochgeladen habe. Mehr so in Richtung, ja, wenn man mal einen B-Schein macht, dass man da ein bisschen was so als Flugdokumentation drinstehen hat. Und dann hat mich diese DHV-Seite halt immer gefragt,

möchtest du das im Standard eintragen, deinen Flug, oder möchtest du das beim Fun Cup eintragen? Und dann habe ich mir halt mal angeschaut, wofür steht denn dieser Fun Cup? Und dann hat das ganz harmlos angefangen im Januar, dass ich da halt diese kurzen Flüge, die man halt da so im Winter macht, eingetragen habe.

[00:16:46] Und irgendwann so im Mai, Juli, bin ich dann von Platz, keine Ahnung, 40 dann zu 30, zu 20 gekommen, weil die anderen logischerweise ja voraus waren. Also ganz vorne waren zunächst mal so Leute, die dann in Kolumbien im Winter fliegen gegangen sind und so. Aber dann bin ich da immer weiter nach vorne gekommen und irgendwann habe ich gemerkt, okay, ja, das könnte ja funktionieren, dass ich da oben mitspiele.

[00:17:12] **Lucian Haas:** Gab es denn da so gewissermaßen einen Punkt in der Saison, an dem du gefühlt gemerkt hast, jetzt werde ich ehrgeizig? Weil du gesehen hast, jetzt kommst du in der Wertung nach vorne mit einem Mal. Es kann ja interessant sein, vielleicht komme ich ja wirklich ganz nach vorne. Also gibt es da so einen Kipppunkt, wo man plötzlich merkt so, jetzt hat es mich?

[00:17:31] **Johannes Fäth:** Also im Juni haben wir da so Hike and Fly im Oberinntal gemacht. Und da war gar nicht so der Fokus auf lange Zeit, weil dann würde man ja Bahn fahren, sondern da sind wir schon selber raufgegangen. Und der Fokus war eher, neue Startplätze so zu erkunden und mal was Neues zu machen. Aber zu der Zeit war das dann Platz 10, 9, 8, 7 und so weiter. Und auf einmal war ich da vorne dabei. Und da würde ich schon sagen, dass mich das gepackt hat, ja.

[00:17:58] **Lucian Haas:** Gab es denn dann Flüge, die du sagen wir mal bewusst nur für die Wertung gemacht hast oder die du bewusst nur für die Wertung vielleicht verlängert hast, wo du sagst, eigentlich sind meine Hände schon kalt, ich würde jetzt schon landen gehen. Aber hey, für die Fun Cup Wertung, ich hau noch, ich lege noch mal eine Stunde oben drauf. Ich sohe jetzt einfach noch, es geht ja.

[00:18:20] **Johannes Fäth:** Kaum. Und da ist eher das Thema, dass ich so gern in der Luft bin, dass das für mich kein Zwang ist, sondern dass ich immer ganz gern fliege, so lange wie es geht und meinetwegen auch bis Sonnenuntergang und so weiter.

[00:18:33] **Lucian Haas:** Ich habe mir auch mal die Fun Cups von Vorjahren angeguckt. Du bist, glaube ich, in diesem Jahr auf, was war das, 134 Stunden auf oder abgerundet, weiß jetzt gar nicht, auf ungefähr 134 Stunden gekommen. Genau. Platz zwei war nur 73, also fast nur die Hälfte davon. Bei anderen Fun Cups gab es schon mal, also in anderen Saisons gab es schon mal, dass auch deutlich mehr Stunden als bei dir gab, auch schon mal mehr als 200 Stunden in einem Jahr. Da waren aber zwischen Platz eins und drei war kaum so ein Abstand. Ja, also die waren dann alle in den 200ern oder so was. Kannst du dir erklären, warum du in diesem Jahr mit einem solchen Vorsprung im Grunde da den Fun Cup gewonnen hast? Woran lag das?

[00:19:15] **Johannes Fäth:** Ich glaube, das liegt daran, wer gerade in diesem Jahr da Lust drauf hat, könnte man sagen. Also ich glaube, dass es Jahre gab, wo da die Konkurrenz größer war, was man vielleicht auch noch bedenken sollte, sowas wie Wetter und so weiter. Also das war auch beim Sportlertag nochmal zu hören, dass im Sommer teilweise, zum Beispiel Anfang August, dass da schwierigere Zeiten dabei waren, wo ich mir dann trotzdem meine Nische gesucht habe. Und die Mischung trägt wahrscheinlich zu dem Abstand dann bei, aber wie gesagt, in einem anderen Jahr, das hätte genauso gut sein können, dass das knapp wird, aber dann hätte ich wahrscheinlich nicht 134 Stunden, sondern mehr, weil ich habe dann irgendwann gemerkt, okay, das scheint zu funktionieren und dann habe ich einmal andere Schirme genommen,

[00:20:03] die in der Wertung nicht zugelassen sind. Du wohnst in Garmisch? In Murnau, das ist im Landkreis Garmisch schon so eine halbe Stunde von der Kreuz-Eckbahn, also vom Standardfluggebiet weg, ja. Das wäre dann der Osterfelder,

[00:20:18] **Lucian Haas:** so das Standardfluggebiet, oder? Ja, genau. Hast du denn dann, wenn das so dein Standardfluggebiet ist und du da wohnst und als Lehrer arbeitest, natürlich sagst du, dann habe ich vielleicht mal späteren Nachmittag frei, dann kann ich gehen oder ich habe vormittags, ist irgendwas ausgefallen, dann gehe ich vormittags halt mal dort fliegen. Von diesen 134 Stunden, hast du dann 70 Prozent alle am Osterfelder geflogen?

[00:20:40] **Johannes Fäth:** Nein. Also ich habe jetzt keine Zahl von den Stunden her parat, aber ich kann dir sagen, dass ich seit meiner Ausbildung auf 68 verschiedenen Startplätzen war. 68? Ja, und das kriegt man glaube ich nicht zusammen, wenn 70 Prozent am Osterfelder stattfinden.

[00:20:59] **Lucian Haas:** Du hast erst 2021 im September angefangen. Also 2022 war im Grunde dein erstes Flugjahr, 23 dann dein zweites.

[00:21:08] **Johannes Fäth:** Also ich habe jetzt eineinhalb Jahre den Schein.

[00:21:10] **Lucian Haas:** Und dann hast du schon 68 verschiedene Fluggebiete dann selbst aufgesucht und bist dort fliegen

[00:21:16] **Johannes Fäth:** gegangen. Fluggebiete? Ja, Flugplätze. Da will ich jetzt nicht übertreiben, sondern das sind einzelne Startplätze. Das weiß ich jetzt deswegen so genau, weil ich es mir jetzt mal zusammengeschrieben habe, was da jeweils so die Besonderheiten sind, wenn man wieder mal hinkommt, dass man da ein bisschen was weiß. Das heißt, du führst eine Statistik, wo das alles, nicht Statistik, aber quasi eine Liste deiner Startplätze. Eine Übersicht, wo so Besonderheiten drinstehen. Also bei, machen wir es mal konkret, bei Garmisch steht jetzt da drin, dass es vielleicht durchaus auch jemand anders lesen könnte sogar, dass man zu dem Tandem-Startplatz nicht hingehen sollte beim Osterfelder, sondern zu dem, der dahinter liegt, zu dem Startplatz. Dass meinetwegen die Startausrichtung da Ost und Südost, Nordost okay ist und andere nicht.

[00:22:03] Dass es Alternativen gibt, das Kreuzjagd für Nord und so weiter und so fort. Und das habe ich für jeden Startplatz gemacht, den ich bisher besucht habe. Ich könnte mir gut vorstellen, wenn ich mal so, ja, keine Ahnung, mal ein paar Tage Zeit habe und überlege, wo fahre ich hin, dass ich mir die Liste anschau und mir überlege, wo könnte es wieder mal gut gehen. Bist du immer so ein Systematiker? Also mit Mathe und Physik als Fächer kann man das wahrscheinlich nicht verleugnen. Und das bringt ein bisschen Ordnung rein, würde ich sagen, in das, was ich so mache. Und ich glaube, dass ich dafür im Gegenzug immer ein bisschen Sicherheit kriege.

[00:22:45] **Lucian Haas:** Du hast jetzt schon, ich meine, in dieser einen Saison gesammelt, 134 Stunden insgesamt, wirst du schon deutlich mehr geflogen haben. Wahrscheinlich geht das jetzt langsam auf die 200 Stunden zu, schätze ich mal, was du dann schon insgesamt so gesammelt hast an Flugzeit. Ja. Das ist ja eigentlich etwas, wo andere Piloten dann schon sagen, ich habe jetzt 50 Stunden voll, jetzt brauche ich aber einen B-Schein. Nicht einen B-Schein, jetzt will ich eher einen B-Schirm fliegen. Ja. Du fliegst, oder bist zumindest in der Saison immer noch ein A-Schirm geflogen. Bist du auch dabei geblieben, weil du gesehen hast, hey, im Fun Cup stehe ich so gut da, wenn ich jetzt inmitten der Saison auf dem B-Schirm umsteigen würde, dann kann ich da nicht mehr punkten, dann gewinne ich da halt auch nichts?

[00:23:34] **Johannes Fäth:** Also vielleicht mal zunächst zu A und B. Ich würde es mir durchaus zutrauen und habe das auch schon gemacht, in der B-Klasse zu fliegen. Aber die A-Klasse, die hat auch schon gewisse Vorteile. Also das ist jetzt konkret die Viola von Fi und das ist mein Schulungsschirm mit A. Aber auch mit dem Schirm kann man tolle Flüge machen und was ich auch festgestellt habe, in der Thermik ist fast jeder gleich. Es ist erst so interessant mit diesen Schirmklassen, wenn man weit kommen will, wenn man von A nach B möchte. Und selbst da würde ich aber sagen, dass, dass mein Schirm jetzt da nicht, wie soll ich sagen, weniger,

[00:24:21] oder der Flug weniger anspruchsvoll ist. Weil was passiert, wenn ich von A nach B eine Talquerung mache? Dann komme ich 300 oder 400 Meter tiefer raus als alle anderen und darf mich da rauskämpfen. Und von daher ist es nur so ein bisschen eine andere Art zu fliegen, wo dann am Schluss vielleicht keine so große Zahl da steht. Aber der Weg dahin kann auch spannend sein.

[00:24:40] **Lucian Haas:** Das heißt, wenn ich dich richtig verstehe, du machst mittlerweile auch Streckenflüge. Deine Stundensammlung ist nicht einfach nur, ich sohre vor dem Osterfelder rum oder an einem anderen Startplatz, wo du bist, von den 68, die du schon mittlerweile ausprobiert hast, sondern da gehst du auch wirklich auf Strecke.

[00:24:57] **Johannes Fäth:** Ja, ich weiß jetzt nicht genau, wo da die Grenze ist und was man als Strecke bezeichnet. Aber mit diesem A-Schirm ist mein weitester Flug bis jetzt 67 Kilometer als flaches FHI-Dreieck. Aber auch da, die Zeit, die da daneben steht, das waren fünf Stunden und 18 Minuten. Also ewig sozusagen. Meine

Durchschnittsgeschwindigkeit ist da natürlich ein Witz. Aber da gilt wieder dasselbe. Ich habe das Gefühl, ich lerne da trotzdem was und schneller kann man später werden. Aber das macht mir nichts. Also da so eine Thermik ganz auszudrehen, weil es nur dann reicht, um weiterzukommen, dann wieder niedrig einzusteigen, das hört sich alles ein bisschen mühsamer an. Aber man lernt mindestens genauso viel.

[00:25:43] Nur ein bisschen anders. Hat es

[00:25:45] **Lucian Haas:** dich dann nicht irgendwann mal zwischendrin gereizt, zu sagen, hey, das, was ich jetzt hier von unten erst wieder aufkurbeln muss, wenn ich ein bisschen einen leistungskräftigeren Schirm hätte, dann müsste ich vielleicht nur die Hälfte davon wieder von unten mich rauskämpfen nach einer Talquerung? Also diese Lust zur Leistung dann hin und zu sagen, vielleicht das, was ich als Pilot vielleicht noch nicht so erfahren bin, aber ich kann ja einiges davon vielleicht mit einem entsprechenden leistungskräftigeren Schirm dann vielleicht ausgleichen.

[00:26:16] **Johannes Fäth:** Also du hast Recht, dass es die Möglichkeit gibt, aber man muss immer sich bewusst sein, dass man dafür etwas eintauscht, nämlich Sicherheit. Mein Ansatz ist jetzt eher, da langsam mit den Schirmen zu machen und sich ein gutes Fundament aufzubauen und dann die Klasse meinetwegen zu wechseln. Und ich will das nicht zu früh machen, weil dieses Fundament darf ruhig breit sein. Du als Systematiker,

[00:26:42] **Lucian Haas:** hast du dir im Grunde auch so ein Lernprogramm auferlegt oder gesagt, ich schreibe mir mal auf, was will ich alles machen? Ich will ein Sicherheitstraining machen. Ich will mindestens irgendwie so und so viele Streckenflüge gemacht haben oder sonst was, bevor ich dann eine Klasse aufsteige oder was wird das für dich definieren? Also

[00:27:00] **Johannes Fäth:** ich bin Systematiker konkret dann meinetwegen beim Sicherheitstraining. Also ich kann mich da erinnern am Gardasee im April war ich glaube ich der Einzige, der dann mit Zettel und Stift da saß und sich die Reihe noch aufgeschrieben hat. Zuerst das und dann die Leine ziehen und dann das reinholen und so weiter und so fort. Und ich war auch der Einzige, der dann den Zettel dann oben, wenn mal zu viel Wind war oder so, ausgepackt hat und das quasi mental durchgegangen ist. Also jetzt konkret bei dem Beispiel habe ich auch wieder daran gedacht, wenn das jemand, wenn das jemand professionell macht, wenn das jemand öfters macht, dann trainieren die auch im Kopf und das ist wieder eigentlich unabhängig von der Sportart.

[00:27:48] Das machen die Skifahrer, wenn sie am Start stehen, die gehen den Sralomkurs im Kopf durch. Das machen die Kletterer, wenn sie unten stehen und die Wand durchsteigen im Kopf. Und ich denke, dass das bei den Manövern, beim Sicherheitstraining genauso gemacht werden kann. Auch was einem dann so passiert in freier Wildbahn, in Führungszeichen, am Klopfen und so weiter. Ich glaube, dass man das zu Hause auf der Couch üben kann. Nun bist du ja nicht

[00:28:14] **Lucian Haas:** nur Systematiker, sondern auch Praktiker. Zeigt sich ja daran, dass du auch so viel fliegen gegangen bist. Hast du denn da dann auch gesagt, okay, ich suche mir Herausforderungen, um dort mich weiterzuentwickeln? Beispielsweise, dass du sagst, okay, bisher hatte ich Schulungsstartplätze, jetzt will ich mal die steileren Rückwärtsstartplätze irgendwo aussuchen, such mir die gezielt aus. Oder ich weiß, heute ist ein bisschen stärkerer Wind irgendwo. Da wird es vielleicht ein bisschen schwieriger, damit zu fliegen. Dem setze ich mich jetzt bewusst mal aus. Und das auch so als Trainingsprogramm

[00:28:45] **Johannes Fäth:** zu sehen. Also bleiben wir mal bei den Startplätzen. Beim Schirm hast du ja schon gemerkt, da bin ich relativ konservativ aufgestellt. Aber bei den Startplätzen habe ich ehrlich gesagt von Anfang an alle genommen. Also ohne Einschränkung entweder hike and fly rauf und dann schauen, ob das geht. Auch offizielle Startplätze würde ich wenigstens sagen, also ich habe noch nie wieder zusammengepackt, weil der Startplatz schwierig war. Und mit dem Wind ist es genauso. Das ergänzt sich ja mit dieser konservativen Herangehensweise beim Schirm. Wenn es mal so böig ist oder die Bedingungen nicht ganz leicht sind, dann hilft mir ja diese

[00:29:30] konservative Schirmwahl. Ja, ich bin dann nicht der Erste, der da zusammenpacken muss und es funktioniert immer. Und wenn ich jetzt wieder in der B-Klasse, meinetwegen Highway fliegen würde, wo schon wieder ein bisschen mehr Energie drin ist, wo man schon echt aufpassen muss, was man da beschleunigt macht und so, dann wäre das vielleicht anders. Und das ist das, was ich meine. Ich hole mir da mein Fundament. Bei den Bedingungen bin ich

keineswegs konservativ. Nur bei der Wahl von meinem Equipment. Das gilt auch fürs Gurtzeug. Ich bin nach wie vor im Sitzen unterwegs.

[00:30:03] **Lucian Haas:** Nun hast du ja selber gesagt, du hast in dem ersten Winter auch ganz viel Groundhandling gemacht, was natürlich auch zur Sicherheit wieder beiträgt, dass man an sehr vielen Startplätzen dann starten kann. Ist das auch heute noch Teil von deinem Fliegerleben, dass du auch jetzt noch regelmäßig auf die

[00:30:18] **Johannes Fäth:** Wiese gehst? Absolut. Und ich habe manchmal den Eindruck, also wenn ich das jetzt eins zu eins vergleiche, die Zeit am Boden zu üben, mit in der Luft zu sein, dass ich da manchmal das Gefühl habe, mehr gelernt zu haben, mehr mitzunehmen, als wenn ich in der Zeit fliegen gegangen wäre.

[00:30:41] **Lucian Haas:** Nun hast du auch lange Flüge gemacht, von über fünf Stunden oder andere. Viele, wenn man so da in deine Liste guckt, viele sind so drei, dreieinhalb und so was. Das ist vielleicht so ein fast Standardflugzeug, was bei dir häufig rauskommt, habe ich so den Eindruck gehabt, als ich mir das so angeguckt habe. Würdest du denn sagen, dass man auf längeren Flügen auch noch mehr lernt? Oder ist es eigentlich für den Lernerfolg besser, viele kurze Flüge zu machen?

[00:31:05] **Johannes Fäth:** Ich glaube, man muss ein bisschen mit der Konzentration aufgehen. Man muss aufpassen bei diesen langen Flügen. Wenn man Auto fahren würde, da würde man vielleicht auch nicht auf die Idee kommen, von Murnau nach Hamburg am Stück ohne Pause zu fahren. Und das machen wir im Endeffekt in der Luft. Und ich glaube, es ist gut, wenn man das so ein bisschen mit Routine und Erfahrung ausgleicht. Und da ich mich jetzt noch nicht selber so weit fühle,

[00:31:31] sind so ganz lange Flüge erst, denke ich mal, was für später.

[00:31:36] **Lucian Haas:** Nun, diesen über fünf Stunden Flug in Slowenien hast du ja auch schon gemacht. War das so ein Flug, wo du am Ende auch gemerkt hast, der ist mir jetzt schon voll an die Substanz gegangen? Diese fünf Stunden waren ja das, gerade das, was ich noch leisten kann, so ungefähr mental gesehen? Ja,

[00:31:51] **Johannes Fäth:** da kann ich dir ganz konkret sagen, wie es war. Also ich reflektiere dann auch über so einen Flug, gerade wenn es ein besonderer war, in dem Fall der längste. Und ich würde sagen, bei dem Flug im Laufe der Zeit ist das beste Wort, was ich da finden würde, Risikobereiter. Ich bin Risikobereiter geworden. Das sich einzugestehen, zu sagen, ja, das war der Fall, ist für das nächste Mal und gerade wenn es länger wird, sehr wichtig, glaube ich.

[00:32:22] **Lucian Haas:** Womit meinst du, hängt das zusammen, dass du Risikobereiter geworden bist mit

[00:32:26] **Johannes Fäth:** der Zeit? Am Anfang ist man noch viel präsenter, nimmt alles genauer wahr und später denkt man sich, das hat jetzt drei Stunden funktioniert, und das geht jetzt genauso. Aber ich meine, so eine unangenehme Böe oder ähnliches kann auch genau in den Moment kommen und bei den Querungen und so weiter, da wird man irgendwie ein bisschen mutiger, also mit weniger Höhe abzufliegen und so weiter, was man halt, meinerwegen, was ich jetzt die ersten zwei Stunden nicht machen würde, da denke ich mir später, ja, ich probiere es einfach und schaue, was passiert. Würdest du auch sagen, dieser längste Flug, den du da gemacht hast, war das auch dein schönster? Jetzt wirst du vielleicht lachen, aber mein schönster Flug, der ist aus der Ausbildung, wenn ich so drüber nachdenke.

[00:33:11] Der schönste Flug war in der Ausbildung? Ja. Was war da so schön oder was war das Besondere? Das ist vielleicht ungewöhnlich, aber was auf jeden Fall schon mal ein Grund sein könnte, ist, dass wir unsere Höhenflüge in Südtirol gemacht haben, in Sand in Taufers und da gibt es diesen Stadtplatz auch noch und ja, dann habe ich ja schon gesagt, dass ich relativ gut aus dem Winter gekommen bin und deine Fluglehrer merken das ja in gewisser Weise auch, ob man da eher bei den Manövern sicher unterwegs ist oder ob noch ein bisschen was zu tun ist und dann gab es da so einen Abendflug und bei dem Abendflug hat mich mein Fluglehrer starten lassen

[00:33:57] und das ist in Sand in Taufers so ein Talschluss, wo der Talwind als Prallhang da dagegen geht. Das heißt, da kann man relativ gemütlich sein, wenn man darf sozusagen und dann hat er echt gesagt an dem Abend und in dem Moment, Hannes fliegst du einfach rechts raus an den Hang, parkst da ein und ich hole dich wieder ab und dann war das so mit dem Wind, dass der eben laminar war regelmäßig, total schön für einen Anfänger, gut geeignet und man ist nicht

wie sonst immer nach fünf Minuten oder zehn auf dem Boden gestanden, sondern dann ging das da. Das war im April, das Skigebiet hatte schon zu, aber es war noch Schnee da, oben der Schnee, unten schon das Grün vom Frühling,

[00:34:46] dazu noch der Sonnenuntergang, der sich so angebahnt hat, das ist mir in Erinnerung rumgeblieben, das hat sich eingebrannt. Ja, Kopfkino. Das war einfach vom

[00:34:57] **Lucian Haas:** Setting her der schönste Flug für dich.

[00:34:59] **Johannes Fäth:** Ja und man kommt ja immer mit, mit gewissen Erwartungen rein, also heute würde man das vielleicht als normal, als einen normalen Flug sehen, aber wenn man von nichts kommt und dann so was Schönes aus einer Perspektive sehen darf, die sonst fast keiner haben darf, was würde er erleben, das ist ja schon einzigartig eigentlich und das war es wahrscheinlich, diese Kombi. Und was suchst du heute beim Fliegen, wenn es um Schönheit geht? Also diese verschiedenen Startplätze, die haben schon einen Reiz, auch in allen möglichen Ländern und sich die so rauszugreifen, eben das Setting immer wieder zu wechseln, das gefällt mir schon besonders gut.

[00:35:45] Spricht aber nichts dagegen, dass auch mal so ein Abendflug in Garmisch, wo man dann wirklich bis zum Sonnenuntergang fliegen darf, weil es da auch eben so einen schönen Talwind gibt, den man nutzen kann, mit so einem Prallhang wieder, das kann genauso schön sein und ich würde sagen, die Abwechslung, die macht es echt aus.

[00:36:02] **Lucian Haas:** Ist denn das für dich so der Hauptreiz beim Fliegen, dass du sagst, ich sehe viele neue Landschaften eben auch von oben oder gibt es noch andere Sachen, wo du sagst, hey, das ist es eigentlich, auch eine sportliche Herausforderung vielleicht oder ein Thrill, der mit dem Fliegen verbunden ist, beim Sattfliegen oder was auch immer, wo du sagst, das ist eigentlich das, wonach mein Körper sich zieht, dass ich dann immer wieder an den Startplatz

[00:36:27] **Johannes Fäth:** gehe. Zwei Sachen und die Kombination von den zwei Sachen, die gefallen mir echt gut. Das eine ist, dass man irgendwie doch für sich unterwegs ist und für sich jeweils eine bestimmte Herausforderung herausgreifen kann, egal ob lang in der Luft, weit, was auch immer oder ein besonderes Manöver und das andere ist, das dann doch wieder zu teilen mit seinen Fliegerfreunden, sich zu treffen, sich gegenseitig zu helfen, darüber zu sprechen, miteinander unterwegs zu sein und die Kombi eigentlich den Teil, den Himmel für sich zu haben, so gesehen. Und dann doch wieder gemeinsam unterwegs zu sein, die Kombi, die finde ich eine sehr schöne Sache bei unserem Hobby.

[00:37:08] **Lucian Haas:** Hast du in deiner Karriere für dich selber auch schon mal richtige Rückschläge gehabt?

[00:37:13] **Johannes Fäth:** Ich würde sagen nein. Also mir fallen wenige, sehr wenige Situationen ein, wo es kritisch war. Es ist eher so, dass ich ziemlich viel beobachte und mir anschau, was kann schiefgehen und ich versuche das dann auch sozusagen wieder auszuwerten, einzubauen und dann meinetwegen mal bei einem bestimmten Wetter oder so nicht in die Luft zu gehen. Das ist ja auch nicht notwendig, wenn man so viel fliegen darf, eben weil ich gesehen habe, egal wo, dass das schiefgehen kann. Und Gott sei Dank muss man diese Erfahrungen nicht alle selber machen. Man muss nicht alle Fehler, die da so passieren,

[00:37:59] selber machen, sondern man darf auch durchaus von anderen lernen.

[00:38:03] **Lucian Haas:** Wie machst du das? Bist du da auch wieder der Systematiker, der dann sagt, okay, ich gucke mir die ganzen Absturzvideos irgendwie an und versuche mir zurechtzureiben, was hätte ich anders machen können, wenn ich an dessen Lage, dessen oder deren Lage gewesen wäre, um vielleicht so ein negatives Erlebnis dann zu vermeiden?

[00:38:22] **Johannes Fäth:** Also die Absturzvideos, die haben einen Nachteil und zwar hat man da nie so die ganze Situation, die da dazugehört. Da steht in den seltensten Fällen dabei, der und der Startplatz bei diesen Bedingungen, der Schirm, die Erfahrung des Piloten und so weiter und so fort. Wo das sehr viel, jetzt sind wir wieder bei dem Begriff, systematischer drinsteht, das ist in dieser DHV-Datenbank, die der Karl Sresak vor allem in der letzten Zeit gepflegt hat, pflegen muss, muss man leider sagen, weil da stehen dann ja in der Regel sehr schlimme Unfälle drin. Aber die sind sehr gut aufgearbeitet und da kann man glaube ich ziemlich viel rausziehen und von denen habe ich mir ziemlich viele angeschaut und ich glaube, auf dem Weg holt man ein bisschen mehr raus, als sich Absturzvideos anzuschauen auf YouTube oder so.

[00:39:16] **Lucian Haas:** Mehr also die gute Aufarbeitung dann noch zu lesen, weil man dann wirklich weiß, das hätte, also man kriegt dann auch erklärt, was ist wirklich schief gelaufen und was hätte man anders machen können und wie war vielleicht das Setting drumherum auch noch, weil dann vielleicht auch noch das Wetter erklärt wird oder sonstiges in diesen Aufarbeitungen.

[00:39:32] **Johannes Fäth:** Genau, das steht da alles drin und ich glaube, das Motto sollte sein, so ein Fehler soll nicht umsonst passiert sein, sondern da darf man durchaus daraus lernen. Von den

[00:39:43] **Lucian Haas:** Erfahrungen, die du jetzt in dieser, sagen wir noch, relativ kurzen Zeit deiner Fliegerkarriere gemacht hast und wenn du sagst, man darf immer von anderen auch lernen, was kann man denn, gerade wenn jemand vielleicht jetzt das hört, der noch nicht so lange fliegt, was könnte er von dir lernen oder was würdest du sagen, was sollte man sich vielleicht von dir abschauen?

[00:40:04] **Johannes Fäth:** Vielleicht das Ganze mit einer gewissen Ruhe anzugehen, auch wenn jetzt andere meinetwegen schon nicht mehr wieder die Schirmklassen da ein bisschen schneller unterwegs sind, nicht zu meinen, dass das automatisch heißt, dass die dann besser und vielleicht auch fehlerfreier fliegen oder so, sondern dass man sich da in aller Ruhe diese Sicherheit holt und wenn man da langsam macht und viel übt, egal ob am Boden oder in der Luft, aber eben auch am Boden, dann kommt man da, glaube ich, viel weiter und das mache ich vielleicht schon überdurchschnittlich viel. Wie geht

[00:40:40] **Lucian Haas:** es jetzt weiter in deiner Fliegerkarriere? Also jetzt kommt die nächste Saison, jetzt ist noch Winter, du kannst wieder Groundhandling machen, die ganze Theorie durcharbeiten und alles Mögliche noch wieder nachlesen, aber die nächste gute Flugsaison kommt dann auch wieder, was machst du dann? Also

[00:40:56] **Johannes Fäth:** das Streckenfliegen wird jetzt für mich immer interessanter, weil ich langsam das Gefühl habe, dass ich da so eine Basis da habe, auf der man aufbauen kann. Also wenn wir es konkret machen, ich würde mich freuen, wenn es dieses Jahr mal klappt mit so einem 100-Kilometer-Flug, da ist man vielleicht mit diesen 67 mit dem Arsch und in Greifenburg war das auch schon ein paar Mal über 50, nicht ewig weit weg, das könnte so ein Ziel sein für die Saison. Und das andere, was mich interessiert, das wäre vielleicht die Tandem-Ausbildung zu machen, weil wenn man da so am Landeplatz ist und so sieht, wie er da so ankommt, wenn Leute zu zweit unterwegs sind, dann hat der eigentlich, der vorne dran ist und das vielleicht das erste Mal macht oder so in der Regel ein riesen breites Grinsen im Gesicht

[00:41:49] und wenn man das mit jemandem teilen dürfte, das jemandem ermöglichen dürfte, das fände ich eigentlich eine schöne Sache.

[00:41:57] **Lucian Haas:** Mir hat mal ein Tandem-Pilot gesagt, dass er nie länger als 20 Minuten mit seinen Gästen fliegt, weil nach 20 Minuten ist das Adrenalin-Level so hoch, dass die dann wirklich alle mit dem Grinsen landen. Wenn man dann ein bisschen länger noch fliegt, dann wird das Adrenalin schon langsam wieder abgebaut, also der Körper hat so seinen Peak gehabt und dann geht das auf natürliche Weise wieder runter und wenn man ein bisschen zu lange fliegt, dann hat man vielleicht einen tollen Flug gehabt, aber derjenige, der dann vorne saß und dessen erster Flug das dann ist, der wird den sogar weniger gut in Erinnerung haben oder nicht so begeistert in Erinnerung haben wie diesen längeren dann etwa. Das heißt also, wenn du Tandem machen würdest, könntest du zumindest, oder was heißt könntest, du könntest auch, aber solltest dann vielleicht nicht mehr so lang fliegen.

[00:42:42] **Johannes Fäth:** Das ist ja nicht wert, es mir merken, das spreche ich ab unter Erfahrung von erfahrenen Piloten.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Johannes, ich finde es sehr spannend zu sehen, wie so jemand, ja ich fand es einfach mal interessant, wie jemand den Fun Cup für sich entdeckt und was er dann daraus macht. Ich finde es toll, wie systematisch du dabei vorgehst. Ich denke, das ist wirklich etwas, wo viele Leute sich was abgucken könnten, dass man durch a regelmäßiges Training wie Groundhandling, aber b auch der theoretischen Beschäftigung mit ganz vielen und dem Durchdenken und dem Fliegen auf dem Sofa und dann bestimmte Sachen dann einfach im Kopf durchgehen, dass das ungeheuer was bringt. Also danke dir auch für deine Erzählung.

[00:43:25] **Johannes Fäth:** Eine Sache wollte ich dich auch noch fragen. Und zwar, was mir jetzt wieder so aufgefallen ist in der Vorbereitung. Wenn du jetzt gefragt hättest, was würdest du den zuhörenden Piloten noch sagen? Ich würde gerne eine Sache irgendwie wissen wollen. Entweder von dir oder auch über Kommentare, je nachdem, ob ich das jetzt nehme oder nicht. Und das ist mir aufgefallen beim Gebrauchtmarkt, beim Gleitschirm Gebrauchtmarkt. Und zwar steht dabei ganz klar, bei ganz vielen Schirmen dahinter kein SIV, kein Sand, kein oder wenig Groundhandling, je nachdem. Und ich frage mich so ein bisschen, was sagt das aus über uns Piloten? Also was steckt da dahinter? Weil das passt für mich irgendwie nicht. Ich könnte bei meinen Schirmen nicht dahinter schreiben eben kein SIV und kein Groundhandling.

[00:44:14] Das würde nicht passen. Aber ich glaube, da läuft dann was falsch. Also hast du eine Idee, woran das liegen könnte?

[00:44:22] **Lucian Haas:** Das liegt daran, dass die Leute ihre Schirme natürlich gut verkaufen wollen. Und wenn du weißt, da hat jemand schon ein Sicherheitstraining mitgemacht und vielleicht einen Sat geflogen oder ordentliche Spiralen immer nur nach rechts und dann ist der Schirm vielleicht vertrimmt oder Groundhandling verwaist. Er hat 100 Groundhandling Stunden im Schirm, aber nur 10 geflogen. Aber dann ist der Schirm trotzdem hinüber, weil er den vielleicht, je nachdem, wo er auch gegroundhandelt hat, ziemlich malträtirt hat dann am Boden und fünfmal auf die Vorderkante hat fallen lassen und sonst was. Im Grunde ist das so ein Ausdruck, wie ein Scheckheft gepflegt oder sowas für so einen Schirm. Also wenn du das hinschreibst, dann gehen die Leute davon aus, okay, der Schirm scheint zumindest von der Mechanik her in Ordnung zu sein. Dann bin ich da

[00:45:02] **Johannes Fäth:** vielleicht ein bisschen zu naiv, so in Richtung Flieger-Community und dann geht es ja eigentlich fast zu Lasten von dem nächsten Piloten.

[00:45:12] **Lucian Haas:** Ja, ich meine, man kann es nie nachprüfen, ob das jemand wirklich kein Groundhandling gemacht hat oder nicht. Aber es gibt sicherlich auch manche Leute, die mit bestimmten Schirmen auch nie Groundhandling machen, wie du. Du hast ja auch gesagt, du hast dir für 200 Euro einen Groundhandling-Schirm für den Winter geholt und vielleicht haben das andere Leute ganz genauso. Gleichzeitig wird es wahrscheinlich sein, auch viele Leute, die sowas reinschreiben, wenn das jetzt kein sehr leistungsorientierter Schirm ist oder sowas, wird man auch immer sagen, ja, vielleicht hast du auch als Pilot was verpasst an dieser Stelle. Wahrscheinlich mit etwas mehr Groundhandling wäre dein Schirm vielleicht schon etwas mehr hinüber. Du könntest jetzt nicht den Preis erzielen, den du jetzt da vielleicht mit erzielen kannst, aber eigentlich hättest du als Pilot mehr davon gehabt. Ich freue mich über Kommentare dazu. Ja, Leute, schreibt ruhig in die Kommentare rein, wie ihr allgemein

[00:45:59] diese Folge gefunden habt, aber genau zu diesem Punkt vielleicht auch, was eure Einschätzung dann dazu ist.

[00:46:05] Hannes, ich danke dir und dann viel Erfolg in künftigen B-Schirm-Strecken-Flug-Wettbewerben, wo du dann vielleicht auch irgendwann mal, ich bin mal gespannt, wo dein Name dann dort irgendwo steht. Ich habe gesehen, von alten Fun Cups, ich habe mir dann auch da die Namen durchgelesen, manche von denen sind später richtig gute Streckenflug-Piloten geworden, also die dann in anderen Ecken wieder als Name bekannt sind und von daher, also du hast noch einige Zukunft vor dir.

[00:46:32] **Johannes Fäth:** Die Regina Glas hat bei der Preisverleihung genau das Gleiche gesagt.

[00:46:41] **Lucian Haas:** Das war die Episode Nr. 126 von Podz-Glitz mit Johannes Fäth. 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 Flickr-Freunden davon. Podz-Glitz und Fluglight sind frei von bezahlter Werbung. Ich halte das so aus Überzeugung und im Sinne der Unabhängigkeit. Dennoch stecken viel professionelle Arbeit und natürlich auch Kosten in diesen Angeboten. Um sie zu finanzieren, setze ich auf das Konzept der freiwilligen Unterstützung. Wenn du bis hierhin zugehört hast, sollte der Podcast ja einen Mehrwert für dich haben. Als Förderer kannst du einfach etwas zurückgeben.

[00:47:25] Den Betrag bestimmst du selbst. Ein häufig gewählter Förderbeitrag sind übrigens 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro im Monat. Aber egal, was du zahlst, jeder Betrag trägt seinen Teil dazu bei, dass ich Podz-Glitz und Fluglights im Dienste der Gleitschirmszene auch in Zukunft betreiben und weiterentwickeln kann. Dafür sage ich

danke. Alle nötigen Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, als Banküberweisung oder PayPal, findest du auf www.Lu-Glitz.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz.

[00:48:08] 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

Johannes Fäth won the DHV-Zeitflugwettbewerb for EN-A-Schirme last season. What was his motivation?

Especially when you are at the beginning of your aviation career, the motto "flying time is everything" often applies. Sometimes you spend hours hovering in front of a small edge, completely fascinated and without any thought about whether it might eventually become boring. The main thing is being in the air.

However, if you listen to Johannes Fäth, it quickly becomes clear that it can also go differently. The 34-year-old from Murnau bei Garmisch-Partenkirchen won the Funcup ranking of the DHV last season. This means he also accumulated an incredible amount of flight time. But not at just one place, but at many different competition sites. And not only soaring, but also with several cross-country flights.

I was interested in what drives a pilot like Johannes to enter a competition with others so early in his aviation career. And specifically, a competition that requires one to fly with an A-Schirm.

And so, in this 126th episode of Podz-Glitz, Johannes tells among other things about his motivation, his systematic approach to paragliding; what helped him make fast progress; and why he also sees it as an advantage not to move so quickly from an A- to a B- wing.

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

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

Music for this episode:

Track: Final Girl | Artist: Jeremy Blake

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=JfuGsLehMcg>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJlU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

In this 126th episode of Podz-Glitz, Johannes talks about, among other things, his motivation, his systematic approach to paragliding; what helped him make fast progress and why he also sees it as an advantage not to move from an A- to a B- wing so quickly.

Links:

- on Instagram: https://www.instagram.com/jou_hannes/?igsh=dWhvbnB1dnJ4Y3kx

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/01/podz-glidz-126-fun-cup.html>

Transcript

[00:00:11] **Johannes Fäth:** And then it started out completely harmless in January, when I just entered those short flights you do in the winter, and eventually, around May or July, I went from, I don't know, 40 to 30, then to 20, and then I kept moving forward until I realized, okay, yeah, it could work for me to be playing along up there.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:55] Stories from the cosmos of paragliding. Today with Hannes Fäth.

[00:01:04] And I'm Lucian Haas.

[00:01:13] Especially when you're at the beginning of your flying career, the motto "flying time is everything" often applies. You sometimes hear people around a small ridge for hours, completely fascinated and without a single thought about whether it might eventually become boring. The main thing is being in the air. However, if you listen to Johannes Fäth, it quickly becomes clear that it can be done differently. The 34-year-old from Murnau near Garmisch-Partenkirchen won the DHV Fun-Cup ranking last season. That means he also accumulated an incredible amount of flying time. But not just at one spot, but at many different launch sites.

[00:01:58] And not just soaring, but also with several cross-country flights. I was simply interested in what drives a pilot like Johannes to enter a competition with others so early in his flying career. Specifically, a competition that requires you to fly with an A-glider. So, I invited Johannes to this 126th episode of Podz-Glidz. In the conversation, he talks about things like his motivation, his systematic approach to flying, which helped him make fast progress, and why he also sees it as an advantage not to move from an A- to a B-glider so quickly.

[00:02:43] If you enjoy this podcast, please support my work by becoming a patron.

[00:02:50] You can find out how it works so easily on my paragliding blog Lu-Glidz, specifically on the Support page.

[00:03:00] Hannes, you sent me a video, and I'm going to play a short clip of it for you now as just audio. Of course, we can't see it here. After that, you can briefly explain what it's about.

[00:03:13] **Johannes Fäth:** Alright, dear 10th grade, it's Friday. We'll see each other soon today. But I'm just taking a little trip right now and wanted to give you a look at the surroundings here. The topic today is flying, the principle of flight. And I thought I'd do a practical test.

[00:03:37] Alright, and now we're heading towards the landing spot to join you. I'm looking forward to it.

[00:03:41] **Lucian Haas:** Apparently, you fly and also teach somehow, because you have students you want to tell something about flying to. Exactly. Do you actually use paragliding in your lessons?

[00:03:50] **Johannes Fäth:** Yeah, well, I'd say that's an example of blending your professional and private lives. It was a specific project where the class decided to do the physics of flight at the end of the school year. And the idea was very specific—it was a Friday, and I had another class canceled. So I did some quick math to see if it would work if I drove from Murnau to Garmisch. And then I actually did it, so I was in the air before class and recorded a video for them. And that was the lesson opener for my tenth graders.

[00:04:26] And yeah, when a tenth-grade class applauds you at the start of a lesson, you can certainly be happy about that.

[00:04:36] **Lucian Haas:** So it's well received. But first, just... you have a school in Murnau and then you quickly drove over to Garmisch, took the train up, flew down. You recorded the video during that time, then landed and quickly got

back to Murnau. And all that in one class period.

[00:04:51] **Johannes Fäth:** All in one morning. I had the class at half past eleven, it was summer, and then it's doable. Have you...

[00:04:58] **Lucian Haas:** ...even students who already fly themselves? So those who are in a class like that and then say, "Hey, look at what my teacher can do." They probably won't say "Hannes," but "Mr. Fäth." What Mr. Fäth can do there. I can definitely keep up with that.

[00:05:11] **Johannes Fäth:** Yes, well, mainly two things. One, as part of this project for flying, I brought my gliders and we tried them out a bit at the sports field. And I noticed pretty quickly that some of them, yeah, liked doing that and had a smile on their faces. And I could certainly imagine that they notice it and maybe do something like that later on. Currently, I don't know of anyone who would do something in that direction. In our mountains, you can do all sorts of things, and paragliding is just one aspect. And the other thing, we can maybe talk about that. I once made a PowerPoint regarding circular movements and took a maneuver from my safety course, the SAT.

[00:05:58] And then a student spoke up after about three minutes and asked, sounding unsure. Because they didn't know about the paragliding beforehand. And "Mr. Fäth, is that really you in the video, or is that just, like, an actor or whatever you want to call it?" Then I said, no, that's actually my

[00:06:17] **Lucian Haas:** video.

[00:06:20] You already flew a SAT, which was visible in the video, and then you somehow had someone calculate what you can do with this SAT or what forces are at work there. Or what did you calculate there?

[00:06:30] **Johannes Fäth:** let? So that was SIV training at Lake Garda. And they did it quite nicely there. One

[00:06:35] **Lucian Haas:** has such small

[00:06:35] **Johannes Fäth:** Video recordings from the landing field, and the topic was circular motion in the 11th grade. And for circular motion, the SAT is quite suitable because it's such a stable maneuver where the orbital speed and orbital period are pretty much the same. They don't change much if you pull harder or softer. And then you can calculate things like, for example, the weight force acting on someone.

[00:07:04] The centripetal force and the orbital period, frequency, speed, things like that. And you basically gave them all of that as an assignment? I first showed them that in a PowerPoint. Then they also calculated some of it themselves. And the great thing about it was that it's a practical example. With all its advantages and disadvantages. It's usually the case that when you go into practice in physics, it gets more complicated. And with this project, it was specifically that the G-forces we got were too high in that way. I mean, something would have come out that was about 5-6 Gs, so towards the point of losing consciousness. That didn't fit.

[00:07:50] What was the reason? Yes, you have to deal with that in hindsight, not just leave it like that. I looked at a second method. Specifically, I took a screenshot and looked at the angle at which the glider stands on its own. And that gives you better values. But then I wanted to know why the first method doesn't work so well. Yes, the one where you investigate it with forces and with speed. And so, I specifically wrote an email to Hannes Papisch now. Because he had the corresponding glider. And I asked him what the reason was. And he then said, yes, with the SAT, it's like this: the axis of rotation isn't in the middle, but between the glider and the pilots.

[00:08:35] Both rotate around a common center of mass. And that's where the issue was. And then I had another great example to compare it with Earth and the Moon. They also rotate around a common center of mass, and it's not the Moon orbiting the Earth. Instead, they have a common center of rotation. And the SAT works exactly the same way. So the Moon is actually in a SAT around the

[00:08:55] **Lucian Haas:** Earth, more or less.

[00:08:56] **Johannes Fäth:** Hmm, I would

[00:08:58] **Lucian Haas:** say... If I were to take the pilot in relation to the paraglider. I would

[00:09:01] **Johannes Fäth:** Let's say the moon can be the glider because it's the lighter one. And the earth is more like the pilot, because it's the heavier body. But they have a common center of rotation that lies between the two. So, a nice

[00:09:12] **Lucian Haas:** new picture. When you see a SAT, you can now always think of the moon and the earth orbiting each other. Yes, that fits. From this involvement with paragliding, I mean as background material, did you learn anything for yourself for flying? Not just what you were able to teach the students, but where you were like, oh, haha, now I finally understand for myself what I'm actually doing.

[00:09:36] **Johannes Fäth:** Yeah, well, with what I just said, I needed that kind of feedback to work it out. The two methods didn't really add up. One was better than the other. And then I asked the manufacturer specifically again. And that definitely helped me understand it better. So, that... this SAT maneuver and then the evaluation is an example of that. I definitely understood more after that.

[00:10:06] **Lucian Haas:** With your tenth grade, you also said that you dealt with the physics of flight. Did you learn anything for yourself during the preparation or something like that, where you said, hey, I didn't know that about the paraglider before? Did you only take that as an opportunity to say, haha, I learned something again.

[00:10:23] **Johannes Fäth:** So my paraglider was more of an introduction to flying. The thing is, you have to be careful not to make it too narrow because of your own interests, let's just say. If it's called the physics of flying, then it's not just paragliding; for example, they tried to build a wing in a wind tunnel, explained the Frisbee disc, or built a water rocket or something like that, yeah. You have to be careful not to limit it too much, but rather let the students push forward with their own topics as well. But as an introduction, it was of course a nice thing.

[00:10:59] **Lucian Haas:** When you started paragliding, did you already think back then, "Hey, I could use this in class sometime"? Or was it just a random byproduct that happened to come up eventually?

[00:11:10] **Johannes Fäth:** That's more of a side thing. But what does carry through is that if you have a bit of a physics background, it helps you better understand the maneuvers and how to handle the technique in the air. I think you can definitely compare that to your meteorology, where you have an above-average amount of background knowledge and are therefore better prepared. And for me, it was maybe with the technique, where I understood the maneuvers in training relatively quickly from a physics perspective. That's how you can...

[00:11:48] **Lucian Haas:** I guess you could say. Do you think you can fly better if you understand the physics of what's happening? Or does it maybe hinder you sometimes? Too much theory?

[00:11:57] **Johannes Fäth:** I think it helps in the background, but there are many people who just have it intuitively, simply through talent, so they might not need it as much. But it helped me. How long have you been flying, actually?

[00:12:14] Since 2022. I finished my training in July, and the year before that, I started my training in September. And that was actually a nice thing, because you notice for yourself—September, and then the year after, getting your license in July—there's a winter season in between. And that actually had a few nice side effects. Nice side effects? What do you mean? I mean that you start out highly motivated in September, and then eventually winter comes and the course is, so to speak, over. If you don't power through it in ten days or whatever they have there, but if you do it normally, like it was usual at the flight school, then it just takes a few months.

[00:13:00] There was this winter break in between. And I have to say, it did me a lot of good because during that time I bought a used glider from the flight school for I don't know, 200 euros, and went out to the field with it and practiced in the winter. And not just a little. And when it started in the spring with these high-altitude courses, suddenly everything worked. There were definitely people in those high-altitude courses who had basically just started in the same year, like doing the basic course in March and then the high-altitude course in April.

[00:13:46] And for me, it was September and then April for the high-altitude course. And in between, there was this ground handling. You could really notice a difference then, especially with the take-offs. And that was very pleasant.

[00:14:00] **Lucian Haas:** for me. That means when you got to the high-altitude training, you could already do all the types of starts because you did so much ground handling. So you had already practiced starting backwards, too. Exactly,

forwards,

[00:14:09] **Johannes Fäth:** backwards. I could choose that and was very happy that I got a bit of confidence right away, and also a direct comparison, that it's probably because I practiced on the meadow.

[00:14:26] **Lucian Haas:** I noticed you when I read a report about this year's DRV Sportlertag. You were one of the prize winners as the winner of the so-called Fun Cup. I then wondered, what drives someone to participate in a competition like that? I mean, what's the motivation behind it? But before you explain that to me, first explain to me what the Fun Cup is all about in the first place?

[00:14:52] **Johannes Fäth:** So the Fun Cup, it's listed among these different prizes at the German cross-country flight championship, that's what the DHV calls it, sort of for yourself. And I already have the impression that with all the other prizes, you have to be very routine-oriented, experienced, and so on. But with the Fun Cup, the focus is on being in the air for a long time with a safe glider. Specifically, you have to fly with an A-glider. And then it depends on who collects how much time in the air. So in short, airtime is everything. That means,

[00:15:28] **Lucian Haas:** You don't have to stay up as often as possible, but for as long as possible in the air. And the sum of all your flights that you do in one season is then, in a sense, your score? It's given in hours, exactly, who has the most hours. And what motivated you to participate? You can just fly for yourself. You don't have to say, I have to measure myself right now and say I'm taking part in a Fun Cup and want to see if I can collect more hours than my competition.

[00:15:58] **Johannes Fäth:** Yeah, well, first of all, it was almost like a byproduct, I'd say. I mean, the season starts in September, and I only noticed the competition in January. It was because I uploaded my flights once. More in the sense of, yeah, if you're getting your B-license, it's nice to have a bit of flight documentation in there. And then this DHV site kept asking me, do you want to enter your flight into the standard, or do you want to enter it into the Fun Cup? So I took a look at what this Fun Cup was all about. And then it started out very harmlessly in January, with me entering those short flights you do in the winter.

[00:16:46] And at some point around May or July, I moved from, I don't know, 40th to 30th, then to 20th, because logically the others were ahead. So, at the very top, there were initially people who had gone to fly in Colombia during the winter and stuff like that. But then I kept moving further up, and at some point I realized, okay, yeah, it could work, that I could actually compete at the top.

[00:17:12] **Lucian Haas:** Was there like a specific point in the season where you felt you realized, "Okay, now I'm getting ambitious"? Because you saw that you were suddenly moving up in the rankings. It can be interesting, maybe I really can make it to the very front. So was there a tipping point where you suddenly noticed, "Okay, I'm hooked"?

[00:17:31] **Johannes Fäth:** So, in June, we did some hike and fly in the Oberinntal. And the focus there wasn't really on long duration, because then you'd be doing cross-country, but we were already hiking up ourselves. The focus was more on exploring new launch sites and trying something new. But at that time, I was in 10th, 9th, 8th, 7th place and so on. And suddenly, I was up there at the front. And I'd say that's when it really grabbed me, yeah.

[00:17:58] **Lucian Haas:** Were there flights that you, let's say, did deliberately just for the ranking, or that you intentionally extended just for the ranking, where you'd say, "Actually, my hands are already cold, I'd already go down to land now. But hey, for the Fun Cup ranking, I'll push a bit more, I'll put another hour on top. I'll just keep soaring, it's doable."

[00:18:20] **Johannes Fäth:** Hardly. And it's more about the fact that I love being in the air so much; it's not a compulsion for me, but rather that I always enjoy flying as long as possible, even until sunset and so on.

[00:18:33] **Lucian Haas:** I also looked at the Fun Cups from previous years. I think you're up this year—what was it, 134 hours, or rounded off, I don't know, you got to about 134 hours. Exactly. Second place was only 73, so almost half of that. In other Fun Cups, I mean in other seasons, there were times when there were significantly more hours than you had, even more than 200 hours in a year. But there, between first and third place, there was hardly any gap. Yeah, so they were all in the 200s or something. Can you explain why you basically won the Fun Cup this year with such a lead?

What was the reason for that?

[00:19:15] **Johannes Fäth:** I think it's down to who felt like doing it this year, you could say. I believe there were years where the competition was bigger, which is something you might also have to consider, like the weather and so on. That was also mentioned during the Sportlertag, that in the summer, for example in early August, there were sometimes more difficult times where I still managed to find my niche. And the mix probably contributes to the gap, but as I said, in another year, it could just as easily have been close, but then I probably wouldn't have 134 hours, but more, because at some point I realized, okay, this seems to work, and then I tried different gliders.

[00:20:03] ...that aren't allowed in the competition. You live in Garmisch? In Murnau, that's about half an hour from the Kreuz-Eckbahn in the Garmisch district, so away from the standard flight area, yeah. That would be the Osterfelder,

[00:20:18] **Lucian Haas:** So that's the standard flight area, right? Yes, exactly. So, if that's your standard flight area and you live there and work as an instructor, of course you'd say, "Well, maybe I'll have some time off later in the afternoon, then I can go," or "I have the morning off because something was canceled, then I'll go fly there in the morning." Out of those 134 hours, did you fly 70 percent of them at Osterfelder?

[00:20:40] **Johannes Fäth:** No. I don't have the exact number of hours ready right now, but I can tell you that I've been to 68 different launch sites since my training. 68? Yeah, and I don't think you can get that if 70 percent of them were at Osterfelder.

[00:20:59] **Lucian Haas:** You only started in September 2021. So 2022 was basically your first year of flying, and 2023 was your second.

[00:21:08] **Johannes Fäth:** So I've had my license for a year and a half now.

[00:21:10] **Lucian Haas:** And then you've already visited 68 different flying areas yourself and flown there.

[00:21:16] **Johannes Fäth:** gone. Flight areas? Yes, airfields. I don't want to exaggerate now, but these are individual launch sites. I know them so precisely now because I've written down what the specific characteristics are for each one, so that if you get there again, you know a bit about them. That means you keep a statistic—not a statistic, but basically a list of your launch sites. An overview where the special features are listed. So, let's make it concrete: for Garmisch, it's written there—and maybe someone else could even read this—that you shouldn't go to the tandem launch site at Osterfelder, but to the one behind it, that launch site. That, in my opinion, the launch orientation there is east and southeast, northeast is okay, and others are not.

[00:22:03] That there are alternatives, like the Kreuzjagd for the north and so on. And I've done that for every launch site I've visited so far. I can easily imagine that if I ever have, I don't know, a few days off and I'm thinking about where to go, I'll look at the list and think about where it might be good to go again. Are you always such a systematic person? I mean, with math and physics as subjects, you probably can't deny that. And it brings a bit of order, I'd say, to what I do. And I think that in return, I always get a bit of security from it.

[00:22:45] **Lucian Haas:** You've already accumulated 134 hours in total this season alone, so you must have flown significantly more. I'm guessing you're slowly approaching 200 hours of total flight time now. Yeah. That's actually the point where other pilots start saying, I've got 50 hours now, I need a B-license. Not a B-license, I'd rather fly a B-glider now. Yeah. You're still flying, or at least still flying an A-glider this season. Did you stick with it because you saw, hey, I'm doing so well in the Fun Cup that if I switched to a B-glider in the middle of the season, I wouldn't be able to score points anymore, so I wouldn't win anything?

[00:23:34] **Johannes Fäth:** So, maybe first regarding A and B. I'd certainly dare to do it and I've already flown in the B-class. But the A-class also has certain advantages. So, specifically, this is the Viola from Fi, and it's my training glider with an A. But you can also do great flights with this glider, and what I've also noticed is that in the thermals, almost everyone is the same. It only gets interesting with these glider classes when you want to go far, when you want to move from A to B. And even then, I'd say that my glider now isn't, how should I put it, less,

[00:24:21] or the flight is less demanding. Because what happens if I do a valley crossing going from A to B? Then I come out 300 or 400 meters lower than everyone else and have to fight my way out. So from that perspective, it's just a slightly different way of flying, where maybe there isn't such a big number at the end. But the journey there can also be exciting.

[00:24:40] **Lucian Haas:** That means, if I understand you correctly, you're doing cross-country flights now too. Your hours aren't just from me soaring around over Osterfelder or at another launch site where you are, out of the 68 you've already tried, but you're actually going on cross-country flights as well.

[00:24:57] **Johannes Fäth:** Yeah, I don't know exactly where the limit is or what qualifies as a cross-country flight. But with this A-glider, my furthest flight so far is 67 kilometers as a flat FHI triangle. But even there, the time listed next to it was five hours and 18 minutes. So, forever, so to speak. My average speed there is of course a joke. But the same rule applies again. I feel like I'm still learning something, and you can get faster later on. So that doesn't matter to me. I mean, circling a thermal completely because it's only then enough to keep moving forward, then entering low again—that all sounds a bit more tedious. But you learn at least just as much.

[00:25:43] Just a bit different. Has it

[00:25:45] **Lucian Haas:** ...not get annoyed at some point in the middle, saying, hey, the stuff I have to crank back up from the bottom now, if I had a slightly more powerful glider, I might only have to fight my way out from the bottom half as much after a valley crossing? So that desire for performance, from time to time, maybe that's something I haven't experienced as a pilot yet, but I can maybe compensate for a lot of that with a corresponding more powerful glider.

[00:26:16] **Johannes Fäth:** So you're right that the possibility exists, but you always have to be aware that you're trading something off for it, namely safety. My approach is more to take it slow with the gliders and build a good foundation, and then change classes, for example. And I don't want to do that too early, because that foundation is allowed to be broad. You as a systematizer,

[00:26:42] **Lucian Haas:** Did you basically set a learning program for yourself or say, I'm going to write down everything I want to do? I want to do an SIV training. I want to have done at least this many cross-country flights or something else before I move up a class, or what will define that for you? So

[00:27:00] **Johannes Fäth:** I'm a systematizer, specifically when it comes to SIV training, for example. I can remember at Lake Garda in April, I think I was the only one sitting there with a pen and paper, writing down the sequence. First this, then pulling the line, then hauling it in, and so on. And I was also the only one who took out that paper at the top when there was too much wind or something and basically went through it mentally. So, specifically with that example, I thought again: if someone does this professionally, if someone does it often, then they also train in their head, and that's actually independent of the sport again.

[00:27:48] Skiers do that when they're at the start; they go through the slalom course in their heads. Climbers do it when they're at the bottom, visualizing the climb up the wall. And I think that can be done with maneuvers, with SIV training just the same. Also, what happens to you in the wild, so to speak, at the cliff edge and so on. I believe you can practice that at home on the couch. Now, you're not...

[00:28:14] **Lucian Haas:** ...not just a theorist, but also a practitioner. That's shown by the fact that you've gone flying so much. Did you also say to yourself, okay, I'm looking for challenges to develop further there? For example, saying, okay, until now I've had training launch sites, now I want to pick out some steeper back-slope launch sites somewhere, specifically choose them. Or I know, today there's a bit stronger wind somewhere. It might be a bit more difficult to fly with that. I'm consciously putting myself out there for that now. And also as a training program.

[00:28:45] **Johannes Fäth:** to see. So let's stick with the launch sites. With the glider, you've already noticed that I'm relatively conservative. But with the launch sites, honestly, I've taken them all from the start. So without any restrictions, either hike and fly up and then see if it works. I'd say even official launch sites, I've never had to pack up because the launch site was difficult. And it's the same with the wind. That complements this conservative approach with the glider. If it's gusty at times or the conditions aren't completely easy, then this helps me.

[00:29:30] conservative glider choice. Yeah, I'm not the first one who has to pack up because of it, and it always works. And if I were flying B-class, for example, Highway, where there's a bit more energy involved and you really have to watch what you do when accelerating and so on, then it might be different. And that's what I mean. I'm building my foundation there. I'm by no means conservative when it comes to the conditions. Only with the choice of my equipment. That also applies to the harness. I'm still flying in a seated position.

[00:30:03] **Lucian Haas:** Well, you said it yourself, you did a lot of ground handling during that first winter, which of course also contributes to safety, meaning you can take off from many different launch sites. Is that still part of your flying life today, that you still regularly do...

[00:30:18] **Johannes Fäth:** ...fields? Absolutely. And I sometimes have the impression, so if I compare the time spent practicing on the ground one-to-one with being in the air, that I sometimes feel like I've learned more, taken away more, than if I had gone flying during that time.

[00:30:41] **Lucian Haas:** Well, you've also done long flights, over five hours or others. Many, if I look at your list, many are around three, three and a half, and so on. That's maybe almost a standard flight time that comes up often for you, I got that impression when I looked at it. Would you say that you also learn more on longer flights? Or is it actually better for learning success to do many short flights?

[00:31:05] **Johannes Fäth:** I think you have to be careful with your concentration. You have to watch out on these long flights. If you were driving a car, you probably wouldn't think of driving from Murnau to Hamburg in one go without a break. And that's effectively what we do in the air. And I think it's good if you balance that out a bit with routine and experience. And since I don't feel quite that far along myself yet,

[00:31:31] ...are only really long flights, I think, for later on.

[00:31:36] **Lucian Haas:** Well, you've already done that flight to Slovenia, which was over five hours. Was that the kind of flight where you realized at the end, "That really pushed me to my limit"? Were those five hours basically the most I could handle, mentally speaking? Yeah,

[00:31:51] **Johannes Fäth:** I can tell you very specifically what it was like. So I reflect on a flight like that, especially when it was a special one—in this case, the longest. And I would say that during that flight, the best word I can find is risk-taker. I became a risk-taker. Admitting that, saying, "Yes, that was the case," is very important for next time, especially when it gets longer, I believe.

[00:32:22] **Lucian Haas:** How do you mean, how does it relate to you becoming more of a risk-taker with...

[00:32:26] **Johannes Fäth:** at the time? At the beginning, you're much more present, you perceive everything more closely, and later on, you think to yourself, "that worked for three hours now, and it'll work just the same." But I mean, an unpleasant gust or something like that can hit you at any moment, and during the cross-country flights and so on, you somehow get a bit braver—like flying at a lower altitude and so on, which, in my opinion, is something I wouldn't do for the first two hours, but later I think to myself, "yeah, I'll just try it and see what happens." Would you also say that this longest flight you did was also your most beautiful one? You might laugh now, but my most beautiful flight was from my training, when I think about it.

[00:33:11] The best flight was during your training? Yes. What was so great about it or what made it special? This might be unusual, but one reason could definitely be that we did our high-altitude flights in South Tyrol, in Sand in Taufers, and there's also this launch site there. And yeah, as I already mentioned, I came out of winter relatively well, and your flight instructors notice that in a way—whether you're moving safely during the maneuvers or if there's still a bit of work to do. And then there was this evening flight, and during that flight, my instructor let me take off.

[00:33:57] and that's a valley end in Sand in Taufers where the valley wind hits the slope as a lee slope. That means you can be relatively relaxed, so to speak, and then he really said that evening and in that moment, Hannes, you just fly out to the right towards the slope, park there, and I'll pick you up again, and then the wind was such that it was laminar and steady, totally beautiful for a beginner, well-suited, and you weren't standing on the ground after five or ten minutes like usual, but it actually worked there. That was in April, the ski resort had already closed, but there was still snow up there,

while down below it was already the green of spring,

[00:34:46] Plus, there was the sunset beginning to show, that's what stuck in my memory, it's burned into my mind. Yeah, like a movie in my head. It was simply from

[00:34:57] **Lucian Haas:** Setting-wise, what was the most beautiful flight for you?

[00:34:59] **Johannes Fäth:** Yeah, and you always approach it with certain expectations. So today, you might see that as normal, as a standard flight, but if you're coming from nothing and then get to see something so beautiful from a perspective that almost no one else gets to have, what you experience is actually unique. And that was probably it, this combination. And what are you looking for today when it comes to beauty in flying? I mean, these different launch sites already have a certain appeal, in all sorts of countries, and being able to pick them out, to keep changing the setting—I really like that.

[00:35:45] But nothing's against that, like an evening flight in Garmisch, where you can really fly until sunset because there's such a nice valley wind there that you can use, with a slope like that again, that can be just as beautiful, and I'd say the variety is what really makes it.

[00:36:02] **Lucian Haas:** Is that the main appeal of flying for you, that you say you see many new landscapes from above, or are there other things where you say, hey, that's actually it—maybe a sporting challenge or a thrill associated with flying, whether it's paragliding or whatever, where you say that's actually what my body craves, that I keep heading back to the launch site

[00:36:27] **Johannes Fäth:** Two things, and the combination of those two things is what I really like. One is that you're somehow out there on your own and can pick out a specific challenge for yourself, whether it's staying in the air for a long time, going far, whatever, or a special maneuver. And the other is sharing it again with your flying friends, meeting up, helping each other out, talking about it, being out there together—and the combination of actually having the sky to yourself, but then being out there together again, I find that to be a very beautiful thing about our hobby.

[00:37:08] **Lucian Haas:** Have you ever had any real setbacks yourself during your career?

[00:37:13] **Johannes Fäth:** I'd say no. I can think of very few, very few situations where it was critical. It's more that I observe a lot and look at what can go wrong, and then I try to evaluate that, incorporate it, and then, for example, not have a meltdown during a specific type of weather or something. That's not necessary when you're allowed to fly so much, precisely because I've seen, no matter where, that things can go wrong. And thank God you don't have to experience all of those things yourself. You don't have to make all the mistakes that happen there,

[00:37:59] experience yourself; you can also certainly learn from others.

[00:38:03] **Lucian Haas:** How do you do that? Are you the systematic type again, who says, okay, I'll watch all these crash videos and try to figure out what I could have done differently if I had been in that person's or those people's situation, maybe to avoid a negative experience like that?

[00:38:22] **Johannes Fäth:** So, crash videos have one disadvantage: you never get the whole situation that goes along with them. In the rarest of cases, it mentions the pilot, the launch site under these conditions, the glider, the pilot's experience, and so on and so forth. Where a lot of that—and here we're back to the term systematic—is listed in this DHV database that Karl Sresak has mainly maintained, or rather has to maintain lately, because it usually contains very serious accidents. But they are very well analyzed, and I think you can get quite a lot out of them; I've watched quite a few of them, and I believe you get a bit more out of that than just watching crash videos on YouTube or something.

[00:39:16] **Lucian Haas:** More so, reading the good analysis because then you really know what could have... I mean, you get explained what actually went wrong and what could have been done differently, and what the surrounding setting might have been, because maybe the weather or other things are also explained in these analyses.

[00:39:32] **Johannes Fäth:** Exactly, it's all in there, and I think the motto should be that such a mistake shouldn't have happened for nothing; you can definitely learn from it. From the

[00:39:43] **Lucian Haas:** What experiences have you gained in this, let's say, relatively short time of your flying career? And if you say that you can always learn from others, what can someone—especially if someone listening right now hasn't been flying for very long—what could they learn from you, or what would you say they should take a page from your book on?

[00:40:04] **Johannes Fäth:** Maybe approaching the whole thing with a certain sense of calm, even if others, in my opinion, are already moving a bit faster in the glider classes. I don't mean to say that automatically means they fly better or perhaps more error-free or anything like that, but rather that you get that safety in total peace of mind. If you go slow and practice a lot, whether on the ground or in the air—but also on the ground—then I believe you get much further, and maybe I already do that above average. How does

[00:40:40] **Lucian Haas:** how do you want to proceed with your flying career? So, the next season is coming up, it's still winter, you can do ground handling again, work through all the theory, and reread all sorts of things, but the next good flying season is coming around again—what will you do then? I mean,

[00:40:56] **Johannes Fäth:** cross-country flying is getting more and more interesting for me now, because I'm slowly getting the feeling that I have a basis there that I can build on. So, to be concrete, I'd be happy if a 100-kilometer flight works out this year; maybe with those 67s with the tail, and in Greifenburg it's also been over 50 a few times, not forever away, that could be a goal for the season. And the other thing that interests me would maybe be doing the tandem training, because when you're at the landing field and see how he arrives, when people are out there in pairs, the one in the front—who might be doing it for the first time or something—usually has a huge grin on his face.

[00:41:49] and if you were allowed to share that, to make it possible for someone else, I'd actually think that would be a nice thing.

[00:41:57] **Lucian Haas:** A tandem pilot once told me that he never flies with his guests for longer than 20 minutes because after 20 minutes, the adrenaline level is so high that they all land with huge grins on their faces. If you fly a bit longer than that, the adrenaline starts to break down slowly—the body has had its peak and then it goes down naturally—and if you fly a bit too long, you might have had a great flight, but the person sitting in front, whose first flight it is, will actually remember it less well or not be as enthusiastic about it as they would be with a shorter one. So, if you were doing tandem, you could at least—or what I mean is, you could, but you probably shouldn't—fly for that long.

[00:42:42] **Johannes Fäth:** That's not worth remembering; I'm speaking from the experience of experienced pilots.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Johannes, I find it very exciting to see how someone, yeah, I just found it interesting how someone discovers the Fun Cup for themselves and what they then do with it. I think it's great how systematically you approach it. I think that's really something many people could learn from—that regular training like ground handling, but also the theoretical engagement with so many things and thinking them through, and flying on the sofa, and then just going through certain things in your head, that brings an enormous amount. So, thanks for your story as well.

[00:43:25] **Johannes Fäth:** One more thing I wanted to ask you. It's something I noticed again during the preparation. If you were asked, what would you say to the listening pilots? I'd like to know one thing, either from you or through the comments, depending on whether I include it or not. And I noticed this regarding the second-hand market, the paraglider second-hand market. It clearly states for many gliders that there's no SIV, no sand, or little to no ground handling, depending on the case. And I'm wondering a bit, what does that say about us pilots? I mean, what's behind that? Because it just doesn't add up for me. I couldn't write "no SIV and no ground handling" behind my own gliders.

[00:44:14] That wouldn't fit. But I think something is going wrong there. So, do you have an idea what that could be due to?

[00:44:22] **Lucian Haas:** That's because people obviously want to sell their gliders well. And if you know someone has already done SIV training and maybe flown a Sat or only did proper spirals to the right, then maybe the glider is messed up or the ground handling is neglected. He has 100 ground handling hours on the glider, but has only flown it for 10. But the glider is still ruined because, depending on where he did the ground handling, he might have treated it pretty badly on the ground, dropped it on the leading edge five times, or something like that. Basically, it's like how a checkbook is

maintained or something for a glider like that. So if you write that down, people assume, okay, the glider seems to be in order at least mechanically. Then I'm there...

[00:45:02] **Johannes Fäth:** ...maybe a bit too naive, in the sense of the pilot community, and then it actually ends up being at the expense of the next pilot.

[00:45:12] **Lucian Haas:** Yeah, I mean, you can never verify whether someone actually didn't do any ground handling or not. But there are certainly some people who never do ground handling with certain gliders, like you. You also said you got a ground handling glider for 200 euros for the winter, and maybe other people have done the exact same thing. At the same time, there will probably be many people who write something like that in; if this isn't a very performance-oriented glider or something, people will always say, yeah, maybe you as a pilot missed out on something here. Probably with a bit more ground handling, your glider might have been a bit more worn out. You wouldn't be able to get the price you might be able to get now, but actually, you as a pilot would have gotten more out of it. I'm looking forward to comments on this. Yeah, guys, feel free to write in the comments how you generally

[00:45:59] found this episode, but specifically on this point, what your assessment of it is.

[00:46:05] Hannes, thank you, and good luck in future B-glider cross-country flight competitions, where maybe you'll eventually—I'm curious to see—have your name listed somewhere there. I've seen old Fun Cups and read through the names; some of them became really good cross-country pilots later on, so they became known by name again in other circles, and because of that, you still have a lot of future ahead of you.

[00:46:32] **Johannes Fäth:** Regina Glas said exactly the same thing at the awards ceremony.

[00:46:41] **Lucian Haas:** That was episode number 126 of Podz-Glidz with Johannes Fäth. If you enjoyed the episode, then please subscribe to Podz-Glidz. You can do that anywhere podcasts are available. If you also leave a positive rating there, you're helping to make Podz-Glidz even better known, or just tell your friends on Flickr about it. Podz-Glidz and Fluglight are free of paid advertising. I do this out of conviction and in the interest of independence. Nevertheless, a lot of professional work and, of course, costs are involved in these offerings. To finance them, I rely on the concept of voluntary support. If you've listened this far, the podcast should have provided some value for you. As a supporter, you can simply give something back.

[00:47:25] You 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 helps me continue to operate and develop Podz-Glidz and Fluglights in the service of the paragliding scene in the future. For that, I say thank you. All the necessary information, such as how your contribution reaches me, whether by bank transfer or PayPal, can be found at www.Lu-Glidz.blogspot.com. There is a menu item called Support. Lu-Glidz is spelled Lu-Glidz.

[00:48:08] Until next time. Don't fall from the sky. Ciao.

Français

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

Show notes

Johannes Fäth a remporté la compétition de vol à distance DHV pour les voiles EN-A la saison dernière. Quelle était sa motivation ?

Juste quand on est au début de sa carrière de pilote, le motto est souvent : le temps de vol est tout. On se retrouve parfois à rester des heures devant une petite bordure, totalement fasciné et sans même penser au fait que cela pourrait finir par devenir ennuyeux à un moment donné. L'essentiel est d'être dans les airs.

Cependant, quand on écoute Johannes Fäth, il devient vite clair que cela peut aussi se passer autrement. Le trentenaire de Murnau bei Garmisch-Partenkirchen a remporté le classement Funcup du DHV la saison dernière. Cela signifie qu'il a également accumulé une quantité incroyable de temps de vol. Mais pas sur un seul site, mais sur de nombreux sites de départ différents. Et pas seulement en soaring, mais aussi avec de nombreux vols de parcours.

Ce qui m'a intéressé, c'est ce qui pousse un pilote comme Johannes à s'engager si tôt dans sa carrière de pilote dans une compétition avec les autres. Et précisément une compétition qui impose de voler avec une voile A.

Et ainsi, Johannes raconte dans cet épisode 126 de Podz-Glitz, entre autres, sa motivation, son approche systématique de la parapente ; ce qui l'a aidé à progresser rapidement ; et pourquoi il voit également comme un avantage de ne pas passer trop vite d'une voile A à une voile B.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Final Girl | Artiste : Jeremy Blake

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=JfuGsLehMcg>

Liens Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
- Insta : <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>

Dans cet épisode 126 de Podz-Glitz, Johannes raconte notamment sa motivation, son approche systématique de la pratique du vol ; ce qui l'a aidé à progresser rapidement et pourquoi il considère également comme un avantage de ne

pas passer trop vite d'une voile A à une voile B.

Liens :

- sur Instagram : https://www.instagram.com/jou_hannes/?igsh=dWhvbnB1dnJ4Y3kx

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/01/podz-glidz-126-fun-cup.html>

Transcript

[00:00:11] **Johannes Fäth:** Et ça a commencé tout simplement en janvier, quand j'ai inscrit ces petits vols qu'on fait en hiver, et puis à un moment donné, vers mai ou juillet, je suis passé de, je ne sais pas, 40 à 30, puis à 20, et là je suis allé de plus en plus loin, et à un moment donné je me suis dit : d'accord, ça pourrait marcher, que je puisse jouer le jeu là-haut.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:55] Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Hannes Fäth.

[00:01:04] Et je suis Lucian Haas.

[00:01:13] Surtout quand on débute sa carrière de pilote, on entend souvent le motto : le temps de vol, c'est tout. On peut parfois rester des heures devant une petite crête, complètement fasciné, sans même penser que ça pourrait finir par devenir ennuyeux à un moment donné. L'essentiel, c'est d'être en l'air. Mais quand on écoute Johannes Fäth, on se rend vite compte que ça peut aussi se passer autrement. Le trentenaire de Murnau, près de Garmisch-Partenkirchen, a remporté la classification Fun-Cup du DHV la saison dernière. Cela signifie qu'il a accumulé énormément de temps de vol. Mais pas seulement sur un seul site, mais sur de nombreux lieux de décollage différents.

[00:01:58] Et pas seulement en soaring, mais aussi avec plusieurs vols de distance. Je me suis simplement demandé ce qui pousse un pilote comme Johannes à s'engager si tôt dans sa carrière aéronautique dans une compétition avec les autres. Et précisément une compétition qui impose de voler avec une aile A. C'est pourquoi j'ai invité Johannes pour cet épisode 126 de Podz-Glidz. Dans notre discussion, il raconte notamment sa motivation, son approche systématique du pilotage, ce qui l'a aidé à progresser rapidement, et pourquoi il voit aussi comme un avantage de ne pas passer trop vite d'une aile A à une aile B.

[00:02:43] Si ce podcast vous plaît, n'hésitez pas à soutenir mon travail en tant que contributeur.

[00:02:50] Tu peux découvrir comment ça se passe très simplement sur mon blog de parapente Lu-Glidz, plus précisément sur la page Fördern.

[00:03:00] Hannes, tu m'as envoyé une vidéo dont je vais te diffuser maintenant un court extrait en audio uniquement. On ne peut évidemment pas le voir ici. Après ça, tu pourras m'expliquer rapidement de quoi il s'agit.

[00:03:13] **Johannes Fäth:** Alors, chers élèves de 10e, on est vendredi. On se voit bientôt aujourd'hui. Mais je fais juste une petite excursion et je voulais vous donner un aperçu de l'environnement de la gamische. Le sujet aujourd'hui, c'est le vol, le principe du vol. Et je me suis dit que j'allais faire un test pratique.

[00:03:37] Bon, et maintenant, on se met en route pour l'atterrissage vers vous. J'ai hâte.

[00:03:41] **Lucian Haas:** Apparemment, tu pratiques le parapente et tu enseignes aussi d'une certaine manière, parce que tu as des élèves à qui tu veux parler du vol. Exactement. Est-ce que tu intègres vraiment le parapente dans tes cours ?

[00:03:50] **Johannes Fäth:** Oui, enfin, c'est un exemple de lien entre la vie professionnelle et la vie privée, je dirais. Concrètement, c'était un projet : la classe avait décidé de faire la physique du vol à la fin de l'année scolaire. Et l'idée était très précise, c'était un vendredi, et j'avais une autre classe annulée. Alors j'ai fait quelques calculs : si je vais de Murnau à Garmisch, ça passe. Et j'ai vraiment fait comme ça : j'étais dans les airs avant le cours, j'ai filmé une vidéo

pour eux. Et ça a servi d'introduction pour ma classe de troisième.

[00:04:26] Et oui, quand une classe de troisième vous applaudit pour commencer le cours, on peut carrément en être content.

[00:04:36] **Lucian Haas:** Alors, ça passe bien. Mais pour l'instant, juste, tu as une école à Murnau et tu es rapidement allé de Murnau à Garmisch, tu as pris le train, tu es descendu, tu as pris l'avion. Pendant ce temps, tu as filmé la vidéo, tu as atterri et tu es vite retourné à Murnau. Et tout ça pendant une heure de cours.

[00:04:51] **Johannes Fäth:** Tout ça en une matinée. J'avais la classe à onze heures et demie, c'était l'été, et donc c'était faisable. Tu as...

[00:04:58] **Lucian Haas:** ... des élèves qui volent déjà eux-mêmes ? Ceux qui sont dans ce genre de cours et qui se disent : « Hé, regarde ce que mon prof sait faire. » Ils ne diront probablement pas « Hannes », mais « Monsieur Fäth ». Ce que Monsieur Fäth est capable de faire là-bas. Je peux déjà rivaliser avec ça.

[00:05:11] **Johannes Fäth:** Oui, alors surtout deux choses. D'abord, dans le cadre de ce projet pour le vol, j'ai apporté mes ailes et on les a un peu testées sur le terrain de sport. Et j'ai vite remarqué que certains, oui, l'ont fait avec plaisir, avec le sourire. Et je peux tout à fait imaginer qu'ils s'en souviennent et qu'ils le fassent peut-être plus tard. Pour l'instant, je ne sais pas s'il y en a un qui ferait quelque chose dans ce sens. Chez nous en montagne, on peut faire tout et n'importe quoi et le parapente n'est qu'un aspect. Et l'autre chose, on peut peut-être en parler. J'ai fait une sorte de PowerPoint concernant les mouvements circulaires et j'y ai repris une manœuvre de mon cours de sécurité, le SAT.

[00:05:58] Et puis, une élève s'est manifestée après trois minutes et a posé une question, assez hésitante. Parce qu'elle ne savait pas pour le parapente avant. Et "Monsieur Fäth, est-ce bien vous dans la vidéo ou est-ce juste un acteur, ou comment on appelle ça ?" Alors j'ai répondu : non, c'est bien moi.

[00:06:17] **Lucian Haas:** vidéo.

[00:06:20] Tu as déjà fait voler un SAT, on l'a vu dans la vidéo, et ensuite tu as fait calculer ce qu'on peut faire avec ce SAT ou quelles forces agissent dessus. Ou qu'est-ce que tu as calculé exactement ?

[00:06:30] **Johannes Fäth:** laisser ? Enfin, c'était un cours SIV sur le lac de Garde. Et ils l'ont fait plutôt bien. On

[00:06:35] **Lucian Haas:** a de petites

[00:06:35] **Johannes Fäth:** Des vidéos de l'atterrissage et le sujet était, là, les mouvements circulaires en classe de 11e. Et pour les mouvements circulaires, le SAT est assez bien adapté parce que c'est une manœuvre stable où la vitesse circulaire et la période sont assez constantes. Ça ne change pas beaucoup si on tire plus fort ou moins fort. Et on peut alors calculer des choses comme, par exemple, la force de poids qui s'exerce sur quelqu'un.

[00:07:04] La force centripète et la période de révolution, la fréquence, la vitesse, ces sortes de choses. Et tu leur as donné tout ça comme exercice, en quelque sorte ? Je leur ai d'abord montré ça avec un PowerPoint. Ensuite, ils en ont calculé une partie eux-mêmes. Et le beau dans tout ça, c'est que c'est un exemple concret, avec tous ses avantages et inconvénients. C'est souvent le cas quand on passe à la pratique en physique, ça devient plus complexe. Et pour ce projet, concrètement, c'est que les forces G que nous avons obtenues étaient trop élevées de cette manière. On aurait obtenu quelque chose comme 5 ou 6 G, donc vers la perte de connaissance. Ça ne collait pas.

[00:07:50] Pourquoi ? Oui, il faut s'en occuper après coup, ne pas laisser ça comme ça. J'ai regardé une deuxième méthode. J'ai pris une capture d'écran et j'ai examiné l'angle sous lequel la aile se tient d'elle-même. Et là, on obtient de meilleures valeurs. Mais ensuite, je voulais savoir pourquoi la première méthode ne fonctionnait pas si bien. Oui, le fait de l'étudier avec les forces et la vitesse. Et donc, j'ai écrit un e-mail précisément à Hannes Papisch, parce que c'était sa aile correspondante. Je lui ai demandé à quoi cela était dû, et il m'a répondu que pour le SAT, c'est ainsi que l'axe de rotation ne se trouve pas au milieu, mais entre la aile et les pilotes.

[00:08:35] Ils tournent tous les deux autour d'un centre de masse commun. Et c'est là que résidait le problème. Et là, j'ai encore eu un bel exemple pour comparer avec la Terre et la Lune. Elles tournent aussi autour d'un centre de masse

commun, et ce n'est pas la Lune qui tourne autour de la Terre. Elles ont un centre de rotation commun. Le satellite fonctionne en fait de la même manière. La Lune effectue en réalité un satellite autour de la

[00:08:55] **Lucian Haas:** la Terre, à peu près.

[00:08:56] **Johannes Fäth:** Hm, je dirais

[00:08:58] **Lucian Haas:** dire... En prenant le pilote par rapport au parapente. Je dirais

[00:09:01] **Johannes Fäth:** On peut dire que la Lune est l'aile parce qu'elle est plus légère. Et la Terre est plutôt le pilote, parce que c'est le corps le plus lourd. Mais elles ont un centre de rotation commun qui se situe entre les deux. Donc, c'est une belle

[00:09:12] **Lucian Haas:** nouvelle image. Quand on voit un SAT, on peut maintenant toujours penser à la Lune et à la Terre qui gravitent l'une autour de l'autre. Oui, c'est approprié. Est-ce que, à travers cette occupation avec le parapente, disons comme matière première, tu as aussi appris quelque chose pour toi pour le vol ? Enfin, pas seulement ce que tu as pu enseigner aux élèves, mais là où tu t'es dit : oh, haha, maintenant j'ai enfin compris par moi-même ce que je faisais en fait.

[00:09:36] **Johannes Fäth:** Oui, alors ce que je viens de dire, j'ai eu besoin d'un genre de retour pour faire le calcul. Ça ne collait pas vraiment avec ces deux méthodes. L'une était meilleure que l'autre. Et j'ai alors posé une question précise au fabricant. Ça m'a forcément permis de mieux comprendre. Donc... c'est en fait cette manœuvre de SAT et son évaluation qui en sont un exemple. J'ai clairement mieux compris après ça.

[00:10:06] **Lucian Haas:** Avec ta classe de dixième, tu as aussi dit que vous vous étiez occupés de la physique du vol. Est-ce que tu as appris quelque chose de nouveau lors de la préparation ou de quelque chose du genre, où tu t'es dit : « Hé, je ne savais pas ça sur le parapente avant » ? Est-ce que tu as pris ça comme une occasion de te dire : « Haha, j'ai encore appris quelque chose ».

[00:10:23] **Johannes Fäth:** Alors, mon parapente était plutôt une initiation au vol. Le truc, c'est qu'il faut faire attention à ne pas trop restreindre le sujet à cause de ses propres intérêts, disons. Si ça s'appelle la physique du vol, alors ce n'est pas seulement le parapente, ils ont par exemple essayé de construire une aile en soufflerie, expliqué le disque de frisbee ou construit une fusée à eau ou quelque chose du genre, oui. Il faut faire attention à ne pas trop limiter ça, mais plutôt laisser les élèves avancer sur leur propre sujet. Mais comme introduction, c'était évidemment une belle chose.

[00:10:59] **Lucian Haas:** Quand tu as commencé le parapente, est-ce que tu t'es déjà dit : « Hé, je pourrais utiliser ça un jour en cours » ? Ou était-ce un sous-produit fortuit qui s'est présenté avec le temps ?

[00:11:10] **Johannes Fäth:** C'est plutôt accessoire. Mais ce qui se fait sentir, c'est que si on a un peu de bagage en physique, ça aide à mieux comprendre les manœuvres et la manière de se comporter techniquement dans les airs. Je pense qu'on peut tout à fait faire le parallèle avec la météorologie pour toi, où tu as un niveau de connaissances théoriques bien au-dessus de la moyenne et qui te permet d'être mieux préparé. Et pour moi, c'était peut-être côté technique, où j'ai compris assez rapidement la physique des manœuvres pendant ma formation. C'est comme ça qu'on peut le voir,

[00:11:48] **Lucian Haas:** Je pense, on peut dire ça. Tu penses qu'on vole mieux quand on a compris physiquement ce qui se passe ? Ou est-ce que ça peut parfois être un frein ? Trop de théorie ?

[00:11:57] **Johannes Fäth:** Je pense que ça aide en arrière-plan, mais il y a beaucoup de gens qui ont ça intuitivement, juste par talent, et qui n'en ont peut-être pas besoin. Mais pour moi, ça m'a aidé. Depuis quand tu voles, au juste ?

[00:12:14] Depuis 2022. J'ai terminé ma formation en juillet et l'année précédente, j'ai commencé en septembre. Et c'était en fait une bonne chose, parce qu'on s'en rend compte soi-même : septembre, puis l'année suivante, l'obtention du brevet en juillet, il y a une saison d'hiver entre les deux. Et ça a eu quelques effets secondaires plutôt sympas. Des effets secondaires sympas ? Qu'est-ce que tu veux dire ? Je veux dire qu'on commence en septembre avec une grande motivation, puis le hiver arrive et le cours est, disons, terminé. Si on ne le fait pas en dix jours ou je ne sais quoi, mais si on le fait normalement, comme c'était l'usage à l'école de pilotage, ça dure quelques mois.

[00:13:00] Entre les deux, il y a eu cette pause hivernale. Et je dois dire qu'elle m'a fait beaucoup de bien, parce qu'à ce moment-là, je me suis acheté une aile d'occasion à l'école de vol pour je ne sais pas 200 euros, et je suis allé m'entraîner sur la prairie en hiver. Et pas peu. Et quand ça a repris au printemps avec ces cours de vol en altitude, tout a soudainement fonctionné. Il y avait d'ailleurs des gens lors de ces cours de vol en altitude qui avaient pratiquement commencé la même année, genre le cours de base en mars et puis en altitude en avril.

[00:13:46] Et pour moi, c'était en septembre, puis en avril pour le cours de vol en altitude. Et entre les deux, il y a eu ce maniement au sol. On a quand même remarqué une différence, surtout au décollage. Et c'était très agréable.

[00:14:00] **Lucian Haas:** pour moi. Ça veut dire que quand tu es arrivé à la formation en altitude, tu maîtrisais déjà toutes les formes de décollage parce que tu avais fait autant de maniement au sol. Donc tu avais déjà pratiqué le décollage en arrière aussi. Exactement, en avant,

[00:14:09] **Johannes Fäth:** en arrière. Je pouvais choisir et j'étais très content d'avoir tout de suite acquis un peu de confiance, et j'ai aussi pu comparer directement, parce que c'est probablement parce que j'avais pratiqué sur la pelouse.

[00:14:26] **Lucian Haas:** J'ai pris connaissance de ton profil en lisant un article sur la journée sportive du DRV de cette année. Tu y étais l'un des lauréats en tant que vainqueur du soi-disant Fun Cup. Je me suis alors demandé ce qui pousse quelqu'un à participer à une telle compétition ? C'est-à-dire, quelle est la motivation derrière ? Mais avant que tu ne m'expliques ça, explique-moi d'abord en quoi consiste le Fun Cup, au juste ?

[00:14:52] **Johannes Fäth:** Alors, le Fun Cup, il figure parmi les différents prix de la Deutsche Streckenflugmeisterschaft, c'est comme ça que le DHV l'appelle, un peu pour soi. Et j'ai déjà l'impression que pour tous les autres prix, il faut être très rodé, expérimenté, et ainsi de suite. Mais pour le Fun Cup, l'idée centrale est de rester longtemps en l'air avec une aile sûre. Concrètement, il faut voler avec une aile de catégorie A. Et ensuite, ça dépend de qui accumule combien de temps en l'air. Donc, pour dire court, le temps en l'air, c'est tout. Ça veut dire que,

[00:15:28] **Lucian Haas:** Tu ne dois pas rester en l'air le plus souvent possible, mais le plus longtemps possible. Et la somme de tous tes vols effectués au cours d'une saison constitue, en quelque sorte, ton score ? C'est indiqué en heures, exactement, celui qui a le plus d'heures. Et qu'est-ce qui t'a poussé à y participer ? On peut tout simplement voler pour soi. Il n'est pas nécessaire de se dire : je dois me mesurer tout de suite et participer à un Fun Cup pour voir si je peux accumuler plus d'heures que mes concurrents.

[00:15:58] **Johannes Fäth:** Oui, alors au début, c'était presque un produit dérivé, j'aimerais dire. La saison commence en septembre et je n'ai pris connaissance de la compétition qu'en janvier. C'était parce que j'avais téléchargé mes vols. Plutôt dans le sens où, quand on passe son brevet B, on a un peu de documentation de vol à mettre dedans. Et puis, le site du DHV me demandait tout le temps : est-ce que tu veux enregistrer ton vol dans le standard, ou est-ce que tu veux l'enregistrer pour le Fun Cup ? Alors j'ai regardé à quoi servait ce Fun Cup. Et ça a commencé très tranquillement en janvier, quand j'ai enregistré ces courts vols qu'on fait en hiver.

[00:16:46] Et à un moment donné, vers mai ou juillet, je suis passé de la place, je ne sais plus, 40 à 30, puis à 20, parce que les autres étaient logiquement devant. Au début, tout en haut, il y avait des gens qui étaient partis voler en Colombie pendant l'hiver, par exemple. Mais ensuite, j'ai continué à monter et à un moment donné, je me suis dit : OK, ça pourrait marcher, je pourrais vraiment figurer parmi les meilleurs.

[00:17:12] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a eu un moment précis dans la saison où tu as senti, genre, « maintenant, je deviens ambitieux » ? Parce que tu as vu que tu grimpais d'un coup dans le classement. Ça peut être intéressant, peut-être que je vais vraiment arriver tout devant. Est-ce qu'il y a eu un point de bascule où tu t'es soudainement dit : « OK, ça me prend » ?

[00:17:31] **Johannes Fäth:** En juin, on a fait du Hike and Fly dans la vallée de l'Oberinntal. Et là, le focus n'était pas du tout sur la durée, parce que sinon on ferait de la course, mais on montait déjà nous-mêmes. L'idée était plutôt d'explorer de nouveaux sites de décollage et de faire des trucs différents. Mais à ce moment-là, j'étais à la 10e, 9e, 8e, 7e place, et d'un coup, je me suis retrouvé devant. Et là, je peux dire que ça m'a pris, oui.

[00:17:58] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a eu des vols que tu as faits, disons, uniquement pour le classement, ou que tu as délibérément prolongés pour le classement, où tu te disais : « En fait, j'ai déjà les mains froides, je devrais déjà aller atterrir. Mais bon, pour le classement du Fun Cup, je continue, je rajoute encore une heure là-haut. Je plane juste encore, ça passe. »

[00:18:20] **Johannes Fäth:** Presque pas. Et là, c'est plutôt une question de fait que j'adore être en l'air, que ce n'est pas une contrainte pour moi, mais que j'aime toujours voler aussi longtemps que possible, jusqu'au coucher du soleil et tout ça.

[00:18:33] **Lucian Haas:** Je crois que ça dépend surtout de qui a envie de le faire cette année, on pourrait dire. Je pense qu'il y a eu des années où la concurrence était plus forte, ce qu'il faudrait peut-être aussi prendre en compte, comme la météo et tout le reste. On a aussi entendu ça lors de la journée des sportifs, que l'été, par exemple début août, il y a eu des périodes plus difficiles où j'ai quand même trouvé ma niche. Ce mélange contribue probablement à l'écart, mais comme je l'ai dit, une autre année, ça aurait tout aussi bien pu être serré, mais j'aurais probablement pas eu 134 heures, mais plus, parce qu'à un moment j'ai réalisé, d'accord, ça a l'air de marcher, et là j'ai pris d'autres voiles. J'ai aussi regardé les Fun Cups des années précédentes. Tu es, je crois, cette année à, c'était quoi, 134 heures en haut ou arrondi, je ne sais plus exactement, environ 134 heures. Exactement. La deuxième place n'était qu'à 73, donc presque la moitié. Lors d'autres Fun Cups, enfin dans d'autres saisons, il y a déjà eu bien plus d'heures que chez toi, parfois même plus de 200 heures en une année. Mais là, entre la première et la troisième place, il n'y avait presque pas d'écart. Oui, donc ils étaient tous dans les 200 ou quelque chose comme ça. Peux-tu expliquer pourquoi tu as gagné le Fun Cup cette année avec une telle avance ? À quoi était-ce dû ?

[00:19:15] **Johannes Fäth:** Je pense que ça tient à qui a envie de le faire cette année, on pourrait dire. Je crois qu'il y a eu des années où la concurrence était plus forte, ce qu'il faudrait peut-être aussi prendre en compte, comme la météo et tout ça. On a aussi entendu ça lors de la Sportlertag, que l'été, par exemple début août, il y a eu des périodes plus difficiles où j'ai quand même trouvé ma niche. Et ce mélange contribue probablement à l'écart, mais comme je l'ai dit, une autre année, ça aurait tout aussi bien pu être serré, mais j'aurais probablement pas eu 134 heures, mais plus, parce qu'à un moment donné je me suis dit : OK, ça a l'air de marcher, et là j'ai pris d'autres ailes.

[00:20:03] celles qui ne sont pas autorisées pour la compétition. Tu habites à Garmisch ? À Murnau, c'est à environ une demi-heure de la Kreuz-Eckbahn, donc de la zone de vol standard, oui. Ce serait alors l'Osterfelder,

[00:20:18] **Lucian Haas:** donc c'est la zone de vol standard, non ? Oui, exactement. Du veux dire que si c'est ta zone de vol habituelle, que tu y habites et que tu travailles comme instructeur, tu dis forcément : « Bon, j'ai peut-être un après-midi de libre plus tard, alors je peux y aller » ou « J'ai un créneau le matin parce qu'un cours a été annulé, alors j'irai y voler ». Sur ces 134 heures, est-ce que tu as fait 70 % à Osterfelder ?

[00:20:40] **Johannes Fäth:** Non. Je n'ai pas le chiffre exact des heures sous la main, mais je peux te dire que j'ai été sur 68 différents lieux de décollage depuis ma formation. 68 ? Oui, et je ne pense pas que ça colle si 70 % ont été faits à Osterfelder.

[00:20:59] **Lucian Haas:** Tu n'as commencé qu'en septembre 2021. Donc 2022 était en fait ta première année de vol, et 2023 ta deuxième.

[00:21:08] **Johannes Fäth:** Alors, j'ai mon brevet depuis un an et demi maintenant.

[00:21:10] **Lucian Haas:** Et là, tu as déjà visité 68 sites de vol différents et tu y as volé.

[00:21:16] **Johannes Fäth:** ...allé. Des sites de vol ? Oui, des aérodromes. Je ne veux pas exagérer, mais ce sont des décollages individuels. Si je sais ça si précisément maintenant, c'est parce que je me suis noté ce qui est particulier pour chacun, pour que quand on y retourne, on sache un peu à quoi s'en tenir. Ça veut dire que tu tiens une statistique, enfin pas une statistique, mais genre une liste de tes décollages. Un aperçu où figurent les particularités. Alors, pour être concret, pour Garmisch, il est écrit — et quelqu'un d'autre pourrait tout à fait le lire — qu'il ne faut pas aller au décollage en tandem d'Osterfelder, mais à celui qui est juste derrière, au décollage situé là-bas. Que selon moi, l'orientation du décollage est correcte pour l'Est, le Sud-Est et le Nord-Est, mais pas pour les autres.

[00:22:03] Qu'il y a des alternatives, la chasse aux croix pour le nord, et ainsi de suite. Et j'ai fait ça pour chaque décollage que j'ai visité jusqu'à présent. Je peux bien m'imaginer que si un jour, je ne sais pas, j'ai quelques jours de libre et que je me demande où j'irai, que je regarde la liste et que je réfléchisse à l'endroit où ça pourrait bien se passer. Est-ce que tu es toujours aussi systématique ? Enfin, avec les maths et la physique comme matières, on ne peut probablement pas le nier. Et ça apporte un peu d'ordre, je dirais, dans ce que je fais. Et je pense qu'en échange, ça me donne toujours un peu de sécurité.

[00:22:45] **Lucian Haas:** Tu as déjà accumulé, je veux dire, sur cette seule saison, 134 heures au total, tu as déjà dû voler nettement plus. Ça doit doucement approcher les 200 heures, je suppose, ce que tu as déjà accumulé en temps de vol au total. Oui. C'est en fait le genre de chose pour laquelle d'autres pilotes disent déjà : j'ai mes 50 heures pleines, maintenant j'ai besoin d'un brevet B. Pas d'un brevet B, maintenant je veux plutôt voler avec une aile B. Oui. Tu voles, ou du moins tu as toujours volé avec une aile A durant la saison. Tu es resté là-dessus parce que tu as vu : hé, je me débrouille bien dans le Fun Cup, si je passais sur une aile B en plein milieu de la saison, je ne pourrais plus marquer de points, je ne gagnerais rien ?

[00:23:34] **Johannes Fäth:** Alors, peut-être d'abord pour le A et le B. Je me sentirais tout à fait capable et je l'ai déjà fait, voler en classe B. Mais la classe A a aussi certains avantages. Concrètement, c'est la Viola de Fi, c'est ma aile d'école avec un A. Mais même avec cette aile, on peut faire de superbes vols et ce que j'ai aussi remarqué, c'est qu'en thermique, tout le monde est presque pareil. Ça devient intéressant avec ces classes d'ailerons seulement quand on veut aller loin, quand on veut passer du A au B. Et même là, je dirais que mon aile ne serait pas, comment dire, moins...

[00:24:21] ou le vol est moins exigeant. Parce que ce qui se passe, quand je fais une traversée de vallée en passant de la classe A à la B, c'est que je ressort 300 ou 400 mètres plus bas que tous les autres et je dois me battre pour en sortir. Donc, c'est juste une façon un peu différente de voler, où à la fin, il n'y a peut-être pas un chiffre aussi élevé. Mais le chemin pour y arriver peut aussi être passionnant.

[00:24:40] **Lucian Haas:** Cela veut dire que, si je te comprends bien, tu fais maintenant aussi du cross-country. Ta collection d'heures ne consiste pas simplement à faire des tours devant l'Osterfelder ou sur un autre décollage où tu te trouves, parmi les 68 que tu as déjà essayés, mais tu pars vraiment en distance.

[00:24:57] **Johannes Fäth:** Oui, je ne sais pas exactement où se situe la limite et ce qu'on appelle une distance. Mais avec cette aile de classe A, mon vol le plus long jusqu'à présent est de 67 kilomètres en triangle FHI plat. Mais même là, le temps indiqué à côté, c'était cinq heures et 18 minutes. Donc une éternité, pour ainsi dire. Ma vitesse moyenne est bien sûr une blague. Mais la même chose s'applique encore. J'ai l'impression d'apprendre quand même des choses et on pourra aller plus vite plus tard. Ça ne me dérange pas. Alors, devoir complètement exploiter une thermique parce que c'est la seule façon d'avancer, puis à nouveau entrer bas, tout ça a l'air un peu plus laborieux. Mais on apprend au moins autant.

[00:25:43] Just a bit different. Did it

[00:25:45] **Lucian Haas:** ne pas te laisser agacer un jour en te disant : « Hé, ce que je dois maintenant relancer depuis le bas, si j'avais une aile un peu plus puissante, je n'aurais peut-être qu'à me battre pour la moitié de ça après une traversée de vallée ? » Enfin, cette envie de performance, pour dire peut-être ce que je n'ai pas encore tant vécu en tant que pilote, mais je peux peut-être compenser une bonne partie de ça avec une aile plus puissante.

[00:26:16] **Johannes Fäth:** Alors, tu as raison, cette possibilité existe, mais il faut toujours être conscient qu'on échange quelque chose pour ça, à savoir la sécurité. Mon approche, c'est plutôt de prendre son temps avec les ailes, de se construire une bonne base et ensuite de changer de classe, si tu veux. Et je ne veux pas le faire trop tôt, parce que cette base peut être large. Toi, en tant que systématiseur,

[00:26:42] **Lucian Haas:** Est-ce que tu t'es aussi imposé un genre de programme d'apprentissage ou t'es-tu dit : je vais noter tout ce que je veux faire ? Je veux faire un cours SIV. Je veux avoir fait au moins tel ou tel nombre de vols en distance ou autre chose avant de passer à une classe supérieure, ou qu'est-ce qui va définir ça pour toi ? Enfin

[00:27:00] **Johannes Fäth:** Je suis quelqu'un de systématique, concrètement, pour le cours SIV par exemple. Je me souviens qu'au lac de Garde en avril, je crois que j'étais le seul à être assis là avec un papier et un stylo pour noter la suite des étapes. D'abord ça, puis tirer la suspente, ensuite le récupérer, et ainsi de suite. Et j'étais aussi le seul à sortir le papier en haut, quand il y avait trop de vent ou quelque chose comme ça, pour faire le tour mentalement. Donc, concrètement, pour cet exemple, j'ai aussi pensé que si quelqu'un le fait de manière professionnelle, s'il le fait souvent, alors il s'entraîne aussi mentalement, et ça est en fait indépendant du sport pratiqué.

[00:27:48] C'est ce que font les skieurs quand ils sont au départ : ils visualisent le parcours de slalom dans leur tête. C'est ce que font les grimpeurs quand ils sont en bas et qu'ils grimpent la paroi mentalement. Et je pense que c'est la même chose qui peut être fait pour les manœuvres, pour le cours SIV. Aussi pour ce qui nous arrive en pleine nature, entre guillemets, au niveau du décollage et tout le reste. Je pense qu'on peut s'entraîner à ça chez soi, sur le canapé. Enfin, tu n'es pas...

[00:28:14] **Lucian Haas:** tu n'es pas seulement un théoricien, mais aussi un pratiquant. Ça se voit, puisque tu es allé voler autant de fois. Est-ce que tu t'es dit, genre : d'accord, je vais chercher des défis pour continuer à progresser ? Par exemple, en te disant : d'accord, jusqu'ici j'avais des sites de décollage d'école, maintenant je veux me trouver des sites de décollage en arrière plus raides, je les sélectionne spécifiquement. Ou alors, je sais qu'aujourd'hui il y a un peu plus de vent quelque part. Ça va peut-être être un peu plus difficile de voler avec. Je vais m'exposer volontairement à ça. Et aussi comme programme d'entraînement.

[00:28:45] **Johannes Fäth:** à voir. Alors, restons sur les décollages. Pour la aile, tu as déjà remarqué que je suis plutôt conservateur. Mais pour les décollages, honnêtement, j'en ai pris tous dès le début. Sans restriction, soit en hike and fly, et on regarde ensuite si c'est faisable. Même pour les décollages officiels, je dirais, enfin, je n'ai jamais dû plier bagage parce que le décollage était difficile. Et avec le vent, c'est pareil. Ça complète cette approche conservatrice pour la aile. Quand il y a des rafales ou que les conditions ne sont pas tout à fait faciles, alors cette...

[00:29:30] choix conservateur de voile. Oui, je ne suis pas le premier qui doit ranger son matos et ça marche toujours. Et si je volais à nouveau en classe B, disons en Highway, où il y a déjà un peu plus d'énergie, où il faut vraiment faire attention à ce qu'on fait en accélération et tout ça, alors ce serait peut-être différent. Et c'est ce que je veux dire. Je m'ensers comme base. Pour les conditions, je ne suis pas du tout conservateur. Seulement pour le choix de mon équipement. Ça s'applique aussi au sellette. Je suis toujours en position assise.

[00:30:03] **Lucian Haas:** Eh bien, tu as dit toi-même que tu as fait énormément de maniement au sol pendant le premier hiver, ce qui contribue évidemment aussi à la sécurité, permettant de décoller sur énormément de sites différents. Est-ce que ça fait toujours partie de ta vie de pilote, est-ce que tu fais encore régulièrement du...

[00:30:18] **Johannes Fäth:** ... sur les prairies ? Absolument. Et j'ai parfois l'impression, enfin si je compare directement le temps passé à l'entraînement au sol avec le temps passé en l'air, que j'ai parfois le sentiment d'avoir appris plus, d'en avoir retenu plus, que si j'étais allé voler pendant ce temps-là.

[00:30:41] **Lucian Haas:** Mais tu as aussi fait de longs vols, de plus de cinq heures ou d'autres. Beaucoup, quand je regarde ta liste, en sont à trois, trois heures et demie, et ce genre de choses. C'est peut-être un vol presque standard qui revient souvent chez toi, j'ai eu cette impression en regardant ça. Est-ce que tu dirais qu'on apprend aussi plus sur les vols plus longs ? Ou est-ce que c'est en fait mieux pour la progression de faire beaucoup de courts vols ?

[00:31:05] **Johannes Fäth:** Je pense qu'il faut faire attention à la concentration. Il faut être vigilant sur ces longs vols. Si on conduisait une voiture, on n'aurait peut-être pas l'idée de faire Murnau-Hambourg d'une traite sans pause. Et c'est ce qu'on fait, au final, dans les airs. Je pense que c'est bien de compenser cela un peu par la routine et l'expérience. Et comme je ne me sens pas encore assez à l'aise pour le moment,

[00:31:31] ce sont de très longs vols, je pense, pour plus tard.

[00:31:36] **Lucian Haas:** Eh bien, tu as déjà fait ce vol de plus de cinq heures en Slovénie. Est-ce que c'était le genre de vol où, à la fin, tu t'es rendu compte que ça t'avait complètement épuisé ? Ces cinq heures étaient, justement, le maximum que je pouvais encore tenir, mentalement pour ainsi dire ? Oui,

[00:31:51] **Johannes Fäth:** Je peux te dire très concrètement comment ça s'est passé. Je réfléchis à ce genre de vol, surtout quand il était spécial, dans ce cas le plus long. Et je dirais que pour ce vol, le meilleur mot que je pourrais trouver avec le temps, c'est "m Initiateur de risques". Je suis devenu quelqu'un qui prend des risques. Se l'avouer, dire oui, c'était le cas, est très important pour la prochaine fois, surtout quand ça dure plus longtemps, je pense.

[00:32:22] **Lucian Haas:** En quoi est-ce que ça est lié, le fait que tu sois devenu plus téméraire, avec...

[00:32:26] **Johannes Fäth:** À quel moment ? Au début, on est beaucoup plus présent, on perçoit tout plus précisément, et plus tard on se dit que ça a fonctionné pendant trois heures et que ça marchera de la même manière maintenant. Mais je veux dire, une rafale désagréable ou quelque chose du genre peut arriver pile à ce moment-là, et pour les traversées et tout le reste, on devient un peu plus courageux, genre décoller avec moins d'altitude et tout ça, ce que je ne ferais pas pendant les deux premières heures, mais plus tard je me dis : "Ouais, je vais juste essayer et voir ce qui se passe." Est-ce que tu dirais aussi que ce vol le plus long que tu as fait était aussi ton plus beau ? Tu vas peut-être rire, mais mon plus beau vol, il date de ma formation, quand j'y repense.

[00:33:11] Le plus beau vol était pendant la formation ? Oui. Qu'est-ce qui était si beau ou qu'est-ce qu'il y avait de spécial ? C'est peut-être inhabituel, mais ce qui pourrait être une raison, c'est qu'on a fait nos vols en parapente dans le Tyrol du Sud, à Sand in Taufers, et il y a aussi cette place de ville, et oui, j'ai déjà dit que j'étais sorti de l'hiver relativement bien et tes moniteurs le remarquent aussi d'une certaine manière, si on est plutôt sûr de soi lors des manœuvres ou s'il reste encore un peu de travail à faire, et puis il y a eu un vol en soirée et pendant ce vol en soirée, mon moniteur m'a laissé décoller.

[00:33:57] et c'est à Sand in Taufers un tel cul-de-sac où la brise de vallée arrive en pente comme un mur. Ça veut dire qu'on peut être relativement tranquille, si on est autorisé pour ainsi dire, et là il m'a vraiment dit ce soir-là et à ce moment-là : Hannes, tu voles simplement vers la droite sur la pente, tu te gares là-bas et je viens te chercher. Et avec le vent, c'était laminaire et régulier, super pour un débutant, très bien adapté, et on n'était pas comme d'habitude au sol après cinq ou dix minutes, mais là, ça marchait. C'était en avril, la station de ski était déjà fermée, mais il y avait encore de la neige, de la neige en haut, et déjà le vert du printemps en bas.

[00:34:46] En plus, il y avait le coucher de soleil qui arrivait doucement, ça m'est resté gravé dans la mémoire, c'est resté ancré en moi. Ouais, c'est du cinéma mental. C'était tout simplement à partir de...

[00:34:57] **Lucian Haas:** Quel est le cadre du plus beau vol pour toi ?

[00:34:59] **Johannes Fäth:** Oui, et on arrive toujours avec certaines attentes, donc aujourd'hui, on pourrait voir ça comme un vol normal, mais si on n'a jamais rien vu et qu'on peut admirer quelque chose d'aussi beau sous une perspective que presque personne d'autre n'a, ce qu'on vit, c'est déjà unique en soi, et c'était probablement ça, cette combinaison. Et qu'est-ce que tu recherches aujourd'hui quand tu voles, quand il s'agit de beauté ? Enfin, ces différents sites de décollage ont déjà leur charme, dans tous les pays possibles, et le fait de les choisir, de changer de décor à chaque fois, c'est quelque chose que j'apprécie particulièrement.

[00:35:45] Mais rien n'empêche de faire un vol en soirée à Garmisch, où l'on peut vraiment voler jusqu'au coucher du soleil parce qu'il y a aussi une belle brise de vallée qu'on peut utiliser, avec une pente raide, ça peut être tout aussi beau et je dirais que c'est la variété qui fait vraiment toute la différence.

[00:36:02] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est ça, pour toi, le principal attrait du vol ? Le fait de voir beaucoup de nouveaux paysages aussi d'en haut, ou y a-t-il d'autres choses ? Est-ce que tu te dis, « hé, c'est ça en fait », comme un défi sportif peut-être ou un frisson lié au vol, que ce soit en vol libre ou quoi que ce soit, où tu te dis que c'est ça que ton corps recherche, que tu retournes toujours au décollage ?

[00:36:27] **Johannes Fäth:** Il y a deux choses, et c'est surtout la combinaison des deux qui me plaît vraiment. L'une, c'est qu'on est d'une certaine manière seul en chemin et qu'on peut se fixer un défi particulier à chaque fois, que ce soit rester longtemps en l'air, aller loin, peu importe, ou faire une manœuvre spéciale. L'autre, c'est de pouvoir ensuite partager ça avec ses amis pilotes, se retrouver, s'entraider, en discuter, être ensemble en chemin. Et la combinaison, en fait, d'avoir le ciel pour soi d'un côté, et de pouvoir être à nouveau ensemble de l'autre, je trouve que c'est une très belle

chose dans notre passion.

[00:37:08] **Lucian Haas:** As-tu déjà connu de vrais revers personnels au cours de ta carrière ?

[00:37:13] **Johannes Fäth:** Je dirais non. Enfin, je ne vois que très peu de situations où c'était critique. C'est plutôt que j'observe beaucoup de choses et que je regarde ce qui peut mal tourner, et j'essaie ensuite de réévaluer tout ça, de l'intégrer, pour ne pas, disons, péter un câble lors d'une météo particulière ou autre. Ce n'est pas nécessaire non plus quand on a le droit de voler autant, justement parce que j'ai vu, peu importe où, que ça peut mal tourner. Et Dieu merci, on n'a pas besoin de vivre toutes ces expériences par soi-même. On n'a pas besoin de commettre toutes les erreurs qui arrivent,

[00:37:59] les faire soi-même, on peut tout à fait aussi apprendre des autres.

[00:38:03] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu fais ? Est-ce que tu es encore le systématique qui se dit : « OK, je regarde tous les vidéos d'accidents et j'essaie de me demander ce que j'aurais pu faire différemment si j'avais été à sa place, à la leur, pour peut-être éviter une expérience négative comme celle-là ? »

[00:38:22] **Johannes Fäth:** Les vidéos de crash ont un inconvénient : on n'a jamais la situation globale qui va avec. Dans la grande majorité des cas, on n'y trouve pas le décollage dans ces conditions, la aile, l'expérience du pilote, et ainsi de suite. Or, c'est là que le terme systématique intervient : tout cela est dans la base de données de la DHV que Karl Sresak a entretenue, surtout ces derniers temps — il doit l'entretenir, il faut malheureusement le dire, parce qu'il y a généralement des accidents très graves. Mais ils sont très bien analysés et je pense qu'on peut en tirer pas mal de choses ; j'en ai regardé beaucoup et je pense qu'on en retire un peu plus que de simples vidéos de crash sur YouTube ou autre.

[00:39:16] **Lucian Haas:** En plus, on peut lire le compte rendu détaillé, parce qu'on sait vraiment ce qui aurait pu se passer, enfin, on nous explique ce qui a vraiment mal tourné, ce qu'on aurait pu faire différemment et quel était peut-être le contexte autour, parce que dans ces comptes rendus, on explique parfois aussi la météo ou d'autres choses.

[00:39:32] **Johannes Fäth:** Exactement, tout est écrit là-dedans et je pense que le mot d'ordre devrait être : une telle erreur ne doit pas être commise pour rien, on peut tout à fait en tirer des leçons. De la part de...

[00:39:43] **Lucian Haas:** Quelles expériences as-tu acquises durant cette, disons, relativement courte période de ta carrière de pilote ? Et quand tu dis qu'on peut toujours apprendre des autres, qu'est-ce qu'on peut apprendre, surtout si quelqu'un qui écoute ça ne vole pas depuis très longtemps pourrait apprendre de toi, ou qu'est-ce que tu dirais qu'il devrait s'inspirer de ton approche ?

[00:40:04] **Johannes Fäth:** Peut-être aborder tout ça avec une certaine sérénité, même si d'autres, à mon avis, ne sont plus aussi rapides dans les aileclasses, pas pour dire que ça signifie automatiquement qu'ils volent mieux ou sans erreurs, mais plutôt qu'on s'assure cette sécurité en toute tranquillité. Si on y va doucement et qu'on s'entraîne beaucoup, que ce soit au sol ou en l'air, mais bien aussi au sol, alors on avance beaucoup plus, je pense, et c'est peut-être déjà ce que je fais de manière plus que moyenne. Comment ça se passe ?

[00:40:40] **Lucian Haas:** comment tu vas continuer ta carrière de pilote ? Bon, la prochaine saison arrive, c'est encore l'hiver, tu peux refaire du maniement au sol, revoir toute la théorie et relire tout ce qu'il y a à lire, mais la prochaine bonne saison de vol va aussi revenir, qu'est-ce que tu vas faire alors ? Enfin

[00:40:56] **Johannes Fäth:** Le vol de distance devient de plus en plus intéressant pour moi, parce que j'ai doucement l'impression d'avoir une base sur laquelle on peut construire. Donc, si on est concrets, je serais content si ça marchait cette année pour un vol de 100 kilomètres ; on est peut-être avec ces 67 avec le cul et à Greifenburg, c'était aussi déjà plusieurs fois au-dessus de 50, pas super loin, ça pourrait être un objectif pour la saison. Et l'autre chose qui m'intéresse, ce serait peut-être de faire la formation en tandem, parce que quand on est à l'atterrissage et qu'on voit comment il arrive, quand des gens sont en binôme, celui qui est devant et qui le fait peut-être pour la première fois ou quelque chose comme ça, a généralement un immense sourire aux lèvres.

[00:41:49] et si on pouvait partager ça avec quelqu'un, si on pouvait lui permettre de le faire, je trouverais ça vraiment sympa.

[00:41:57] **Lucian Haas:** Un pilote en tandem m'a dit un jour qu'il ne volait jamais plus de 20 minutes avec ses passagers, parce qu'après 20 minutes, le niveau d'adrénaline est si haut qu'ils atterrissent tous avec un immense sourire. Si on continue à voler un peu plus longtemps, l'adrénaline commence à redescendre doucement, enfin le corps a eu son pic et ça redescend naturellement, et si on vole un peu trop longtemps, on a peut-être eu un super vol, mais celui qui était devant et pour qui c'était le premier vol, il s'en souviendra peut-être moins bien ou ne sera pas aussi enthousiaste que s'il avait volé plus longtemps. Ça veut dire que si tu faisais du tandem, tu pourrais au moins, ou enfin tu pourrais aussi, mais tu ne devrais peut-être pas voler aussi longtemps.

[00:42:42] **Johannes Fäth:** Ça ne vaut pas la peine de s'en souvenir, je le dis d'après l'expérience de pilotes chevronnés.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Johannes, je trouve ça très intéressant de voir comment quelqu'un découvre le Fun Cup pour lui et ce qu'il en fait ensuite. Je trouve ça super la façon systématique dont tu procèdes. Je pense que c'est vraiment quelque chose dont beaucoup de gens pourraient s'inspirer : le fait de s'entraîner régulièrement, comme avec le maniement au sol, mais aussi par l'étude théorique de beaucoup de choses, en les analysant et en les visualisant en volant sur le canapé, puis en repassant certaines étapes dans sa tête, ça apporte énormément. Alors merci aussi pour ton récit.

[00:43:25] **Johannes Fäth:** Il y a aussi une chose que je voulais te demander. C'est ce qui m'a encore frappé pendant la préparation. Si on te demandait maintenant : « Que dirais-tu aux pilotes qui nous écoutent ? », j'aimerais savoir un truc. Soit de ta part, soit via les commentaires, selon que je décide de le prendre ou non. Et ça m'a frappé sur le marché de l'occasion, sur le marché de l'occasion des parapentes. Il est écrit très clairement, pour énormément d'ailes, qu'il n'y a pas de SIV, pas de sable, ou peu de maniement au sol, selon les cas. Et je me demande un peu ce que ça dit sur nous, les pilotes ? Qu'est-ce qu'il y a derrière ça ? Parce que pour moi, ça ne colle pas. Je ne pourrais pas écrire sur mes ailes qu'il n'y a pas de SIV et pas de maniement au sol.

[00:44:14] Ça ne collerait pas. Mais je pense qu'il y a un problème là-dedans. Alors, tu as une idée de ce que ça pourrait être ?

[00:44:22] **Lucian Haas:** C'est parce que les gens veulent bien sûr bien vendre leurs ailes. Et si tu sais que quelqu'un a déjà suivi un cours SIV et a peut-être fait voler un Sat ou des spirales correctes toujours vers la droite, alors l'aile est peut-être abîmée ou le maniement au sol est négligé. Il a 100 heures de maniement au sol sur l'aile, mais n'en a fait voler que 10. Mais l'aile est quand même foutue parce qu'il l'a peut-être, selon l'endroit où il a fait du maniement au sol, pas mal maltraitée au sol, il l'a fait tomber cinq fois sur le bord d'attaque ou autre chose. En gros, c'est une sorte d'historique d'entretien, comme un carnet de chèques, pour une telle aile. Donc quand tu écris ça, les gens partent du principe que, d'accord, l'aile semble au moins en ordre au niveau de la mécanique. Alors là, je suis...

[00:45:02] **Johannes Fäth:** c'est peut-être un peu trop naïf, vis-à-vis de la communauté des pilotes, et ça se fait finalement presque au détriment du prochain pilote.

[00:45:12] **Lucian Haas:** Oui, je veux dire, on ne peut jamais vérifier si quelqu'un n'a vraiment jamais fait de maniement au sol ou non. Mais il y a certainement aussi des gens qui, avec certaines ailes, ne font jamais de maniement au sol, comme toi. Tu as aussi dit que tu t'étais acheté une aile de maniement au sol pour 200 euros pour l'hiver, et peut-être que d'autres personnes ont fait exactement la même chose. En même temps, il y aura probablement aussi beaucoup de gens qui écrivent ça, si ce n'est pas une aile très axée sur la performance ou quelque chose du genre, on dira toujours, oui, peut-être que toi aussi, en tant que pilote, tu as quelque chose raté à ce niveau-là. Probablement avec un peu plus de maniement au sol, ton aile serait peut-être déjà un peu plus abîmée. Tu ne pourrais pas obtenir le prix que tu peux peut-être obtenir là maintenant, mais en fait, en tant que pilote, tu en aurais tiré plus. Je me réjouis des commentaires à ce sujet. Oui, les gens, n'hésitez pas à écrire dans les commentaires comment vous, en général,

[00:45:59] ... cette épisode, mais j'aimerais aussi avoir votre avis sur ce point précis.

[00:46:05] Hannes, je te remercie et je te souhaite beaucoup de succès dans les futures compétitions de vol de distance en aile B, où tu seras peut-être un jour, je suis curieux de voir, répertorié quelque part. J'ai vu d'anciens Fun Cups, j'ai lu les noms, certains d'entre eux sont devenus de très bons pilotes de vol de distance plus tard, donc ils sont devenus connus sous leur nom dans d'autres secteurs, et de ce fait, tu as encore beaucoup d'avenir devant toi.

[00:46:32] **Johannes Fäth:** Regina Glas a dit exactement la même chose lors de la remise des prix.

[00:46:41] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 126 de Podz-Glitz avec Johannes Fäth. Si cet épisode vous a plu, alors abonnez-vous à Podz-Glitz. C'est possible partout où il y a des podcasts. Si vous laissez aussi une évaluation positive, vous aidez à faire connaître Podz-Glitz ou racontez simplement l'épisode à vos amis sur Flickr. Podz-Glitz et Fluglight sont exempts de publicité payante. Je le fais par conviction et dans un souci d'indépendance. Pourtant, ces offres demandent beaucoup de travail professionnel et, bien sûr, des coûts. Pour les financer, je mise sur le concept du soutien volontaire. Si vous m'avez écouté jusqu'ici, le podcast a dû vous apporter une valeur ajoutée. En tant que contributeur, vous pouvez simplement rendre quelque chose en retour.

[00:47:25] C'est vous qui fixez le montant. D'ailleurs, une contribution courante 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 Fluglights au service de la scène du parapente à l'avenir. Je vous en remercie. Toutes les informations nécessaires, comme la manière dont votre contribution me parvient, par virement bancaire ou PayPal, se trouvent sur www.Lu-Glitz.blogspot.com. Vous y trouverez le menu « Fördern ». Lu-Glitz s'écrit Lu-Glitz.

[00:48:08] À la prochaine. Ne tombez pas du ciel. Ciao.