

Der blogger

Podz-Glidz 150 — Lucian Haas

Published	2024-12-20
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-150-der-blogger
Duration	01:20:25
Speakers	Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0150-der-blogger-lucian-haas.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	21
Show notes	21
Transcript	22
Français	38
Show notes	38
Transcript	39

Deutsch

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

Show notes

In der Jubiläumsfolge 150 von Podz-Glitz übernimmt Stephanie Westerhuis die Rolle des Hosts und interviewt Lucian Haas

Nachdem ich vor knapp zwei Jahren die Episode 100 von Podz-Glitz veröffentlicht hatte, bekam ich von Hörerinnen und Hörern einige ähnlich lautende Zuschriften: Sie hätten eigentlich erwartet oder gehofft, zu meinem Podcast-Jubiläum mal etwas mehr über mich als Macher von Lu-Glitz und Podz-Glitz zu erfahren.

Nun bin ich kein Mensch, der sich selbst gerne in den Mittelpunkt stellt. Aber als bei der Aufzeichnung der Podz-Glitz-Folge 106 meine Gesprächspartnerin Stephanie Westerhuis sagte, dass sie in Zukunft als Meteorologin ebenfalls beim Radio arbeiten würde und sich gut vorstellen könnte, zum nächsten Jubiläum mal die Rollen am Mikrophon zu tauschen und mich zu interviewen, war der Keim gelegt.

Mittlerweile hat der Episodenähler von Podz-Glitz tatsächlich die "runde" 150 erreicht. Im Vorfeld habe ich erneut Kontakt mit Stephanie aufgenommen. Sie bekräftigte ihre Lust zum Rollentausch. Und ich war bereit, mich auf das Experiment einzulassen.

Ich habe Stephanie keinerlei Vorgaben gemacht, was sie mich fragen dürfte, könnte oder sollte, sondern mich einfach überraschen lassen. Auch das Intro habe ich ihr überlassen. Hier ihre Zusammenfassung:

„Lucian Haas ist der bekannteste Gleitschirmblogger und Podcast-Host im deutschsprachigen Raum. Sein Blog Lu-Glitz wird bald 20 Jahre alt. Und auch der Podcast Podz-Glitz feiert seinen 150. Geburtstag.

Zu diesem Anlass habe ich ihn gefragt, ob er nicht Lust hätte, den Hörerinnen und Hörern einmal einen Einblick in sein gleitschirm-geprägtes Leben zu gewähren.

Er erzählt, wie er nur dank seiner Frau Saskia überhaupt mit dem Fliegen begonnen hat. Wir sprechen darüber, wie er sich nur im Selbststudium ein riesiges Wissen über Flugmeteorologie angeeignet hat. Wir gehen der Frage nach, wieviel Zeit er eigentlich in Blog und Podcast investiert, und ob er irgendwann Werbung in die Podcasts einbaut, um seine Arbeit besser finanzieren zu können.

Zudem gibt er Tipps, wie man herausfindet, ob ein Testschirm zu einem passt, und teilt seine Gedanken zu Zweileinern. Schließlich verrät er auch noch, was er selbst schon lernen konnte aus seinem Podcast."

Werde zum Förderer von Podz-Glitz und Lu-Glitz. Wie das geht? Alle Infos hier:

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

Musik dieser Folge:

Track: Crème Brulee | Künstler: The Soundlings

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=vAFQPhIc7-o>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
- Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>

- Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdJIU34>
- Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
- Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glidz>
- Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree: <https://linktr.ee/luglidz>

Transcript

[00:00:06] **Lucian Haas:** Das habe ich mich auch schon mal gefragt. Ich kann es nicht beantworten, weil das wäre spannend zu sehen. Was ist, wenn ich an den Bergen oder in den Bergen wohnen würde? Würde ich weniger bloggen und weniger podcasten, wenn ich mehr zum Fliegen käme? Das weiß ich nicht. Es sind für mich eigentlich auch zwei ganz unterschiedliche Paar Schuhe. Es beschäftigt sich zwar mit derselben Sache. Es geht immer ums Gleitschirmfliegen. Aber im Grunde sind es zwei unterschiedliche Hobbys, weil das eine ist das Hobby, der Erklärbar zu sein, so ungefähr. Und das andere ist das Hobby, ich fliege für mich.

[00:00:52] Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:00:56] Geschichten aus dem Kosmos des

[00:00:57] Gleitschirmfliegens. Heute mit mir als Gast in meinem eigenen Podcast. Und

[00:01:04] ich bin Stefanie Westerhals, Gesprächspartnerin aus dem Podcast Nr. 106.

[00:01:10] Für diese Jubiläumsfolge 150 von Podz-Glidz habe ich einfach mit Stefanie mal die Rollen getauscht. Und damit übergebe ich die Gesprächsleitung. An Sie.

[00:01:22] Lucian Haas ist der bekannteste Gleitschirm-Blog und Podcast -Host im deutschsprachigen Raum. Sein Blog «Lu-Glidz» wird bald 20 Jahre alt. Und auch der Podcast «Podz-Glidz» feiert seinen 150. Geburtstag. Zu diesem Anlass habe ich ihn angefragt, ob er denn nicht Lust hätte, den Hörerinnen und Hörern einmal einen Einblick in sein eigenes, gleitschirmgeprägtes Leben zu gewähren. Er erzählt, wie er nur dank seiner Frau Saskia überhaupt mit dem Fliegen begonnen hat. Wir sprechen darüber, wie er sich im Selbststudium ein riesiges Wissen über Flugmeteorologie angeeignet hat. Wir gehen der Frage nach, wie viel Zeit er eigentlich in Blogs und Podcasts investiert und ob er irgendwann Werbung in die Podcasts einbaut, um seine Arbeit besser finanzieren zu können.

[00:02:13] Zudem gibt er Tipps, wie man herausfindet, ob ein Testschirm gut passt und teilt seine Gedanken zu Zweileinern. Und schliesslich verrät er auch, wie er sich für seine Arbeit beschäftigt. Er erzählt auch noch, was er selbst schon lernen konnte aus seinem Podcast.

[00:02:27] Ich finanziere «Podz-Glidz» und «LooGlides» übrigens allein über Förderbeiträge meiner Hörer und Leser. Wenn du auch dabei sein willst, so findest du alle nötigen Infos auf dem Gleitschirm-Blog «LooGlides» und dort auf der Seite «Fördern».

[00:02:46] Ja, hallo Lucian. Ja,

[00:02:48] hallo Stefanie. Bist du nervös? Äh, ein bisschen. Also ich bin vor allem gespannt. Mal sehen, was du daraus machst. Normalerweise bin ich auf dieser Seite des Fragenden. Normalerweise bin ich auf dieser Seite des Fragenden. Und jetzt mal selber ausgefragt zu werden. Hm, mal sehen.

[00:03:01] Ich habe gedacht, ich steige mal ein. Also wir wissen alle, du bist Wissenschaftsjournalist, du bist ein Podcast -Host, du schreibst Blogs. Aber welche Art Pilot bist du eigentlich?

[00:03:14] Ich bin auf jeden Fall ein Pilot, der a sehr gerne fliegt, der versucht viel zu fliegen, der es dort, wo er wohnt, nämlich in Bonn, und das ist so eher Mittelgebirgsregion und sowas, nicht so viele Flugstunden zusammen kriegen kann, wie ich das in den Alpen wahrscheinlich zusammen kriegen würde. Trotzdem auf relativ viele Starts dann entsprechend noch komme, weil manche Flüge bei uns nur drei Minuten dauern und da muss man schon wieder schnell

hochrennen und dann startet man nochmal am selben Tag, wo man woanders stundenlang dann fliegen würde. Und ich bin ein Pilot, der, ich glaube, wahrscheinlich relativ gut fliegt, aber überhaupt nicht leistungsorientiert ist. Ich mache zwar gerne Streckenflüge, aber am Anfang meiner Karriere war das noch spannend, sozusagen auf die Punkte zu gucken und sonst was. Und ich lade zwar meine Flüge auch irgendwo hoch, aber ich bin ein Pilot, der sich da auch immer auf die Punkte kümmert. Aber nicht, um in irgendwelchen Rankings dann irgendwo oben hinzukommen, sondern ich bin wirklich mehr der Genussflieger, der auf Strecke fliegt.

[00:04:07] Also es ist jetzt nicht, dass ich sage, ich kurve nur da irgendwie so ein bisschen wo rum. Und ich bin vor allem auch einer, das hat aber auch viel mit meiner Schirmtesterei zu tun, ich bin einer, der viel gerne ausprobiert. Sowohl was die Schirme dann betrifft, aber auch was so, wie sind denn hier die Strömungsverhältnisse? Mich interessiert einfach mal, wie ist jetzt dort drüben, geht da wirklich die Thermik so ab oder nicht? Ich habe verschiedene Thermikmodelle im Kopf und teste sowas manchmal häufig gerne durch. Und fliege dann gar nicht die große Strecke, sondern mache ich mal eine Thermik fünfmal an, um dann verschiedene Sachen auszuprobieren.

[00:04:38] Welchen Schirm fliegst du jetzt, wenn du selber für dich fliegen gehst?

[00:04:43] Ich würde sagen, 70 Prozent meiner Flüge im Jahr mache ich echt mit Testschirmen. Und den Schirm, den ich für mich noch habe, das ist fast eher so der Winterschirm. Und das ist ein Skyman Cross Country 2, den habe ich jetzt allerdings schon einige Jahre. Und gekauft habe ich den damals. So ein super easy Handling hat. Leichtes, ich wollte mal was Leichtes auch für Hike and Fly haben. Und der ist jetzt auch nicht hyperleistungsorientiert oder sonst was. Aber das ist der, den ich immer in den Pausen fliege, wenn ich gerade keinen Testschirm da habe. Aber wie gesagt, eigentlich ist so in der thermischen Zeit des Jahres habe ich fast immer einen Testschirm da. Und dann fliege ich immer abwechselnd was anderes.

[00:05:24] Und wie läuft das so ab mit dem Testen? Also wie hast du damit angefangen und wie geht sich das mittlerweile aus? Kriegst du einfach die Schirme zugeschickt en masse und dann musst du dir irgendwie Zeit freischaufeln, damit du überhaupt dazukommst, die zu fliegen? Oder schaust du, was kommt raus und dann gehst du proaktiv auf die Händler zu und sagst, könnt ihr mir den bitte schicken?

[00:05:46] Zum einen, also angefangen hat das damit, dass ich irgendwann gesagt habe, ich könnte ja auch mal auf meinem Blog einen Schirmtest schreiben. Und dann habe ich gesagt, ich will mir demnächst einen neuen Schirm kaufen. Das war, wann habe ich angefangen? Vor über zehn Jahren habe ich mit den Tests angefangen. Da habe ich gesagt, ich will einen neuen Schirm kaufen. Ich teste jetzt einfach so ein paar Modelle durch und schreibe dann auch was da drüber. Ich glaube, meine ersten Tests, die lesen sich zwar vielleicht auch ganz gut, aber damals war ich noch lange nicht so erfahren, auch was das Testen betrifft und worauf es mir dann ankommt und was eigentlich das Wichtige ist.

[00:06:19] Da konnte man, also ich glaube, die Leute konnten auch schon was damit anfangen. Aber heutzutage, wo ich viele, viele Modelle getestet habe, ich halt einen viel besseren Vergleich auch im Kopf habe. Also wie fliegt dieser im Verhältnis zu einem anderen Schirm oder Typschirme, die es so gibt. Zu den Testschirmen komme ich zum einen damit, dass manchmal Hersteller mich anschreiben oder anrufen und sagen, Lucian, wir haben hier gerade den neuen Schirm XYZ, hast du Lust, den mal zu testen? Das ist die eine Variante. Die andere Variante ist, dass ich den Hersteller anschreibe, weil ich versuche auch immer so ein möglichst breites Bild mir zu machen, was gibt der Markt gerade her. Wobei ich noch dazu sagen muss, ich teste. In der Praxis eigentlich fast, oder nicht fast, sondern eigentlich nur noch B-Schirme.

[00:07:07] Zum einen, weil ich selber in der Klasse zu Hause bin und das fliege. Ich fliege zwar auch mal schon mal einen C-Schirm und gucke mal, wie das so ist. Aber ich möchte für die Testerei eigentlich einen so möglichst breiten Marktüberblick haben. Und wenn ich jetzt sagen würde, ich teste mal einen B-Schirm, ich teste mal einen C-Schirm, zwei Liner, dann teste ich mal wieder einen A und dann nochmal einen leichten D oder was auch immer. Dann könnte ich gar nicht für die einzelnen Schirme. Ich könnte für die einzelnen Schirme eine vergleichende Aussage machen, weil die einfach von dem Typ her so unterschiedlich sind. Aber wenn ich jetzt sage, ich teste hauptsächlich B-Schirme, da gibt es auch Riesenunterschiede zwischen einem Low-B und einem High-B und sonst was. Aber trotzdem habe ich so viele mittlerweile getestet, dass ich da so ein gutes, wie so einen guten Erinnerungsvergleichspool habe, um zu sagen, was kann der gut, was kann der nicht so gut, was gefällt mir, was gefällt mir nicht so gut an denen.

[00:07:58] Und so ist es dann halt. Es gibt die Hersteller, die ich dann anschreibe und sage. Ich hätte Interesse an dem und dem Schirm. Ich habe auch meistens so eine Liste von Schirmen, die ich interessant fände für den Markt oder wo ich denke, da ist ein neues Feature dran. Ich möchte einfach mal mitkriegen, ob ich davon was spüre. Macht das irgendwie was? Also suche ich mir danach die Hersteller auch aus und schreibe die dann an. Aber dann ist auch nicht jeder Hersteller, der sofort Hurra schreit und sagt, ja, Lucian, wir schicken dir den Test dazu.

[00:08:26] Sondern es gibt auch einige, die sagen, ja, wir haben aber, ich meine, die haben auch nur relativ kleinen Pool. An Testschirmen da. Und ich bin halt einer, der sagt, ja, ich möchte jetzt nicht nur das Wochenende den Schirm haben, sondern ich will den etwas länger haben, weil ich den wirklich gründlicher testen will. Und dann ist noch der Punkt, dass ich halt eben nicht in den Alpen wohne, sondern hier in Bonn und so zwar auch in die Alpen reinfahre, aber nicht so regelmäßig auch immer die besten Streckenflugbedingungen und Thermikflugbedingungen und sowas habe. Von daher dauert ein Test bei mir auch schon mal ein paar Wochen, wenn das Wetter auch noch scheiße ist, wie es jetzt in diesem Jahr zum Beispiel im Frühjahr ganz viel war. Das hat sich alles sehr lange hingezogen. Dann muss ich halt den Herstellern sagen, ja, ihr müsst eigentlich den Schirm mindestens vier Wochen entbehren können.

[00:09:11] Und dann winken ein paar von denen schnell ab oder sagen, ja, frag uns nochmal im Herbst, wenn die Haupttestsaison vorbei ist oder sowas. Also da muss man immer so ein bisschen hin und her spielen. Aber wenn man hin und her spielt und die verschiedensten Hersteller auch hat, gibt es meistens immer irgendeinen, der doch gerade etwas frei hat, wo ich dann sage, okay, dann nehme ich den jetzt als nächstes. Und so ist dann fast die ganze Thermik -Saison durch bis auf kurze Zwischenpausen. Ich habe selten wirklich Überlappungen, dass zwei Schirme gleichzeitig bei mir liegen, versuche ich auch zu vermeiden. Es gibt so kurze Phasen, wo ich dann am Wochenende nochmal mit meinem eigenen Schirm fliegen gehe und dann fliege ich wieder die anderen. Wobei das mit dem eigenen Schirm fliegen gehen ist auch immer ganz gut, um wieder Referenz so ein bisschen sich selber abzugleichen, zu sagen, ah, jetzt war, ah, okay, ja, stimmt dann doch schon wieder.

[00:09:59] Ist es schon mal vorgekommen, dass du einen Schirm erhalten hast? Und den geflogen bist und dann dachtest du, das ist einfach nicht mein Schirm und dann hattest du dich gar nicht dafür, überhaupt eine Referenz dazu zu schreiben, weil du ja nichts ganz Schlechtes dazu schreiben möchtest.

[00:10:17] Einmal ist es vorgekommen, wobei es mir leid tat, dass es vorgekommen ist, weil ich glaube, dass ich dem Schirm wahrscheinlich nicht gerecht geworden bin. Ich habe, das war jetzt nicht in den letzten Jahren, sondern es ist schon ein bisschen eine Weile her. Ich habe mit der Zeit gelernt. Also für mich, also es gibt viele Schirme, da fliege ich den ersten Flug mit und denke so, oh Gott, was ist das denn? Oh, wie, der geht jetzt hier gar nicht um die Ecke und sonst irgendwie was. Dazu muss ich sagen, gerade bei uns im Flachland, wir haben so einige Starthügel, da hast du eine Chance, um in eine Thermik reinzukommen. Wenn du diese Thermik nicht erwischst und nicht mit dem ersten Kreis im Grunde in der Thermik drin bist, dann hast du verloren, dann stehst du unten. Einfach, weil wir nicht die Höhe entsprechend haben und wir haben keine Alternativthermik.

[00:11:04] Die wir noch anfliegen können. Und dann ist es halt, wenn du rausfliegst, den Flug, den Schirm noch gar nie vorher geflogen bist und den ersten Kreis machst. Und du fliegst ihn natürlich noch im Grunde mit der Steuertechnik, die du gewohnt bist oder die du von den davorigen Schirmen dir angewöhnt hast für die Phase, wo ich mit dem geflogen bin. Und dann passiert es, dass ein Schirm kommt, der gar nicht zu dem passt. Davor war vielleicht einer, den musste man immer aus ein bisschen anbremsen, sonst tauchte der immer gleich weg. So fliege ich dann mit dem nächsten auch. Und der verträgt außen anbremsen überhaupt nicht und geht gar nicht mehr ums Eck. Und ich leite eine Kurve ein und denke ja, wann kommt denn die Kurve? Um dann festzustellen, oh Gott, da werde ich ja keinen Spaß haben mit diesem Schirm. Aber um dann mit mehr Flügen dann irgendwann zu merken, ah ok, nein, wenn du bei dem die Außenbremse ganz aufmachst und die Kurve mit einem kleinen Kick mit Gewicht einleitest,

[00:11:58] dann stellt er sich plötzlich wunderbar in die Kurve und man kann auch die Thermiken relativ eng auch damit da noch auskurbeln. Aber das sind Erfahrungssachen, die ich auch erst mit den Jahren gelernt habe und immer mehr gelernt habe, wie man sich eigentlich an all diese verschiedenen Schirme steuertechnisch immer ein bisschen anpassen muss. Und wenn man das macht, dann auch ganz häufig feststellt, so richtig Kack -Schirme, wo ich sage, den würde ich gar nicht fliegen wollen, gibt es eigentlich nicht. Es sei denn, es gibt Schirme, wo du schon mal merkst, eigentlich sind

die ganz gut, aber die haben so bestimmte kleine Macken. Beispiel. Beispielsweise du hast einen Schirm, der fliegt wunderbar, aber der hat immer die Tendenz zum Überschießen am Start. Ist mittlerweile weniger geworden, weil die meisten Schirme heute Profile haben, die doch sehr, sehr viel wegdämpfen und nicht so vorschießen, nicht so vornicken.

[00:12:49] Aber es gab eine Weile welche, die in der Thermik super toll geflogen sind, aber am Start musstest du die immer fürchterlich einbremsen, zurückhalten, sonst irgendwie was machen. Und das waren dann Sachen, wo ich gesagt habe, ok, deswegen gebe ich jetzt den Schirm nicht zurück. Dann schreibe ich das aber auch. Dann schreibe ich das auch halt entsprechend in meinen Testbericht rein. Wobei ich über die Jahre auch festgestellt habe, es wird eigentlich immer schwieriger, so richtige Macken bei den Schirmen zu finden. Also offenbar ist die Entwicklung auch von der Software und so weiter immer so viel weitergegangen, dass man so richtige Schirme, wo ich sagen würde, nee, die würde ich auch keinem empfehlen oder sonst was, also nicht als Ganzes empfehlen, sondern grundsätzlich davon abraten, hatte ich in den letzten Jahren eigentlich gar nicht mehr.

[00:13:36] Würdest du sagen, dass die Schirme mittlerweile alle sehr ähnlich sind und sich auch alle nicht mehr so viel weiterentwickeln oder ist es gar nicht so?

[00:13:47] Nein, es ist gar nicht so. Wobei ich würde mal sagen, der Range der Unterschiede ist etwas schmaler geworden. Also früher gab es wirklich Schirme, die echte Leistungskrücken waren und andere, die leistungsmässig wirklich schon weit voraus waren. Aber heute ist es eigentlich... Es ist eigentlich so, dass wenn du einen modernen High-B-Schirm kriegst von egal welchem Hersteller, natürlich gibt es da noch deutliche Leistungsunterschiede, aber dieser Range ist deutlich schmaler geworden. Wahrscheinlich auch deswegen, weil nach oben raus kann man gar nicht mehr so viel mehr rausholen und von unten her nähern die sich, auch die vielleicht nicht so sophisticated Schirme, nähern sich diesem Durchschnitt dann irgendwie an und sind dann leistungsmässig da besser.

[00:14:34] Wo es schon noch Unterschiede gibt, ist einfach... Es ist einfach wirklich im Handling und da hat so jeder Hersteller und teilweise auch von Schirm zu Schirm oder je nachdem, welche Testpiloten das sind, merkst du, die haben so typische Einstellungsweisen, wie die die Bremse einstellen. Diese Unterschiede merkt man dann wirklich auch im Flug und da ist es aber wirklich so, jede Bremseinstellung braucht eine andere Steuerweise. Wie ich vorgesagt habe, manchmal musst du halt mit der Außenbremse eingreifen, manchmal musst du die Außenbremse immer laufen lassen. Es gibt manche, wo du merkst, okay, der geht nicht. Der geht nicht sofort, sofort ums Eck, weil eben zum Beispiel der Außenflügel nach außen hin wenig angebremsst wird, sondern die erste Bremswirkung eher so in der Mitte des Flügels oder Mitte des halben Flügels, des Seitenflügels so einsetzt.

[00:15:21] Die werden nicht ganz so zackig erstmal ums Eck gehen, aber wenn du ihnen die halbe Sekunde mehr gibst, wird das eigentlich ganz genauso besser. Das sind so Sachen, wo ich schon sagen würde, da gibt es noch deutliche Unterschiede zwischen den Herstellern oder zwischen.....den Schirmen. Ist aber auch sehr gut, weil man so denke ich auch wirklich die Auswahl hat. Also für die Leute, die Schirme kaufen, zumindest wenn sie in einem Gewichtsbereich sind, wo es viel Auswahl gibt, dann haben sie auch wirklich Auswahl, wo man sagen kann, da kann ich nach meinen Vorlieben auswählen. Ich will einen gesprächigen Schirm oder ich will einen sehr ruhig dahingleitenden Schirm. Ich will einen, der sehr zackig ums Eck kommt oder einer, wo du sagst, nee, brauche ich gar nicht. Ich soh da nur gemütlich rum oder sonstiges.

[00:16:07] Ich will gar nichts, was in irgendeiner Weise eine Aufregung an mich als Pilot vermittelt. Ich will so ruhig dahin fliegen wie möglich, dann fühle ich mich am wohlsten in der Luft und habe auch am meisten Spaß. Und da gibt es mittlerweile, würde ich sagen, wirklich große Auswahl.

[00:16:22] Hast du ein paar Tipps, was man machen kann, wenn man jetzt einen neuen Schirm sucht und dann nimmt man mal einen Testschirm oder die meisten haben ja dann nicht die Gelegenheit, zehn Schirme zu testen. Man kann vielleicht einen oder zwei auftreiben und dann macht man den ersten Flug und dann ist man sich nicht so sicher. Ja, ist das jetzt der Schirm oder habe ich einfach noch nicht so richtig herausgefunden, wie eben zum Beispiel der Bremsimpuls funktioniert. Also was kannst du empfehlen, damit man dahin kommt, dass man den Schirm lernt richtig zu steuern, so in ein paar wenigen Flügen und dann entscheiden kann, das gefällt mir oder das gefällt mir nicht.

[00:16:59] Der große Tipp, den alle immer haben, Ground Handling, Ground Handling, Ground Handling. Also wenn ich einen neuen Schirm kriege, versuche ich, einen Schirm erstmal Ground Handling mässig. Zu testen und man kann beim Ground Handling auch schon sehr, sehr viel mitbekommen. Allein schon, okay, ganz viel das Aufziehverhalten, das Verhalten davon, das ist wirklich Aufziehen mit verschiedenen Techniken, auch verschiedener Geschwindigkeit, wo ich mal sage, okay, ich ziehe jetzt deutlich an den Ahr, wie reagiert der Schirm dann? Klappt er dann vorne ein oder schießt er dann schnell hoch oder macht das trotzdem alles noch ganz gemütlich? Ich lasse die Ahr vollkommen lang. Ich lasse die Ahr vollkommen lang, ziehe eigentlich nur mit Körpergewicht hoch. Kommt der Schirm dann überhaupt hoch?

[00:17:44] Kommt er ganz gerade hoch? Oder viele Schirme, wenn du sie einfach von dem, wie sie runtergefallen sind, wirklich nur mit Gewicht, diesem Gewichtsimpuls aufziehst, je nachdem wie flach und gestreckt oder wie auch immer die Leinenanlenkung da ist, gibt es halt viele, die dann in der Mitte abknicken und dann die Ohren ein bisschen früher kommen, bevor die Mitte dann wieder hochswitcht. Sowas einfach testen, um dann zu merken, okay, welche... Schwierigkeiten kann mir so ein Schirm vielleicht beim Start machen. Man kann auch am Boden schon einfach mal, wenn der Schirm groundhandling -mäßig über einem steht, wirklich mal langsam die Bremse beidseitig runterziehen und einfach mal die Hinterkante angucken und gucken, wo setzt denn der erste Bremsimpuls oder der erste Bremsauslenkung, wo setzt die an?

[00:18:31] Ist das über die ganze Spannbreite? Ist das nur in der Mitte von jeder Flügelhälfte? Ist das betont eher auf dem Auge? Und davon kann man mit ein bisschen Erfahrung oder sowas so ein bisschen was für sich ableiten, wie schnell ein Schirm wahrscheinlich dann auch reagieren wird in der Luft. Und das kann mich dann, wenn ich später fliegen gehe und gesehen habe, okay, das ist ein Schirm, der eigentlich gefühlt, so was ich so sehe, eher die Außenflügel anlenkt als die Schirmmitte. Das ist dann etwas, wo ich dann sage, jetzt leite ich mal einfach eine Kurve ein und guck mal, wie schnell er dann wirklich mit der ganz einfachen Kurveneinleitung... Ohne Gewichtsverlagerung, wie gut er dann schnell wegdreht. Und das sind so Sachen, wo man das ein bisschen abschätzen kann und vergleichen kann.

[00:19:18] Das habe ich gesehen, das habe ich schon erwartet. Macht er das dann auch? Was ich dann aber auch immer interessant finde, gerade wenn man eine Thermik hat, die relativ gut fliegt oder gut steigt und so eine Hausthermik, die immer da ist, dass man auch mit einem Testschirm nicht einfach sagt, ah, ich drehe auf und freue mich jetzt, ich will ja fliegen, sondern wenn man einen Testschirm hat, sollte man wirklich sagen, ich will den testen, um für sich herauszufinden, passt der oder nicht. Und dann auch wirklich mal sagen, okay, ich drehe diese Thermik aus mit der Technik, wie ich es immer mache, dann lasse ich mich daneben vielleicht wieder absinken, 200 Meter oder 300, dann fliege ich wieder in diese Thermik rein und versuche mal, ich probiere einfach mal eine andere Steuertechnik aus. Was heißt andere Steuertechnik? Okay, ich fliege jetzt mal Außenbremse völlig frei.

[00:20:03] Was macht der Schirm dann? Pitscht der dann die ganze Zeit vor und ich muss die... Eigentlich habe ich das Gefühl, ich muss ihn steuern. Ständig, ständig abfangen. Ist mir das zu nervös oder nicht? Oder macht er trotzdem sehr ruhige Flüge, ruhige Kreise in dem Moment? Das sind lauter so Sachen, die man dann entsprechend ausprobieren kann. Was auch zu einem klassischen Testflug für mich dazugehört, ist einfach Nicken und Rollen. Das müssen keine hohen Wing -Over sein oder sowas, sondern einfach, um Schirme vergleichen zu können, zu sagen, okay, ich mache die Einleitung der Nickbewegung so gut es geht identisch und gucke mal, okay, wie schnell pickt so ein Schirm dann entsprechend dieses Vorschießen auf und wie schnell fängt er sich dann auch wieder ein, wenn ich es nicht noch weiter forciere.

[00:20:49] Und genauso beim Rollen, wo ich sage, okay, ich rolle erstmal wirklich nur mit Gewicht und mache dieselben Rollbewegungen bei jedem Schirm und gucke mal, wie hoch kommt der eigentlich allein mit Gewicht ins Rollen und wie leicht ist der schon nach dem ersten und nach dem zweiten Rollen. Also wie gut lässt der sich aufschaukeln und dann sofort neutral gehen und wie schnell fängt er sich dann auch wieder ab. Das sind dann auch so Sachen, wo man viel davon ableiten kann, wie sich solche Schirme dann eigentlich auch in bewegterer Luft letzten Endes verhalten, also wie viel Nervosität sie einem selber dann auch vermitteln. Und das andere ist wirklich das Bauchgefühl, beziehungsweise im Gurtzeug sitzen und zu gucken, wie stark werde ich von diesem Schirm durchgeschüttelt oder wie viel Feininformation bekomme ich dann da eigentlich von diesem Schirm, überwiegend.

[00:21:40] Und ist das etwas, was mir taugt? Also ich möchte gerne ganz viel Informationen haben. Oder ist es jemand, der sagt, nee, das ist mir zu viel. Wenn man einen Schirm fliegt und nach einer Stunde denkt, so jetzt ist mein Adrenalinpegel zu hoch, kann natürlich manchmal an Wetterbedingungen liegen, aber manchmal sind einfach die Schirme selber so viel gesprächiger als andere, dass wenn man damit noch nicht so viel Flugerfahrung hat, das für einen wirklich anstrengend werden kann. Und dann wäre das so etwas, wo man sich sagen würde, okay, dann wähle ich vielleicht auch lieber den Schirm, wo du dich gefühlt einfach angenehmer fühlst beim Fliegen, weil das macht dann letzten Endes auch mehr Spaß.

[00:22:19] Was sind so deine Gedanken zu der Entwicklung der Zweileiner? Es gibt ja seit ein, zwei Jahren viele C-Zweileiner. Bald kommen vielleicht die ersten B-Zweileiner. Freust du dich darauf oder siehst du dem ein bisschen mit Bauchweh entgegen? Was denkst du dazu?

[00:22:35] Also ich glaube, dass die B-Zweileiner nicht kommen werden, zumindest nicht in nächster Zeit. Weil dafür müsste erst noch mal die ganze EN umgestellt werden. Und ich glaube, das will keiner wirklich forcieren derzeit. Deswegen wird einfach allein zulassungstechnisch werden, die B-Schirme alles Dreileiner bleiben, beziehungsweise sehr viel im High-B-Bereich. Diese Zweieinhalb-Leiner wird sich wahrscheinlich als Standard durchsetzen, dass der Außenflügel wie ein Zweileiner aufgehängt ist und der Mittelflügel wie ein Dreileiner. Und das sieht man jetzt, dass im Grunde fast alle Marken, die jetzt mit neuen High-Bs rauskommen, nicht alle, aber sehr, sehr viele in diese Richtung dann schon tendieren und die Schirme entsprechend so aufbauen.

[00:23:22] Bei den C-Zweileinern, ich glaube, es ist eine, also von allem, was ich so höre und auch das, was ich mit Zweileinern schon geflogen bin, es ist wirklich ein bisschen andere Art der Fliegerei durch die sehr gute Steuerung über die B, ist aber eine für leistungsorientierte Fliegen eine tolle Form.

[00:23:42] Und ist sicherlich etwas, aber was, also wo ich die Hauptprobleme sehe, ist eigentlich, dass du mit dieser Bauform der C-Zweileiner halt vieles schlechter trainieren kannst. Also es geht jetzt hauptsächlich um Sicherheitstrainings und wo man keine vernünftigen Klapper mehr ziehen kann und sonst was. Ich glaube, je länger man an Zweileiner fliegt und auch viele von diesen Manövern oder nicht Manövern, sondern von den Schirmreaktionen, die im Extremfall, die halt seltener sind, aber im Extremfall heftiger werden können, dass man das halt viel weniger noch trainiert. Und das ist so ein bisschen, da läuft so die Sicherheitsschere ein bisschen auseinander. Die Schirme werden stabiler und damit auf der einen Seite sicherer, auf der anderen Seite, wenn es mal abgeht, von allem, was ich so höre, reagieren sie dann in der Regel heftiger als entsprechende Dreileiner und

[00:24:37] haben damit halt einfach einen deutlich höheren Anspruch, den Piloten sowas dann wieder abzufangen. Und von dem, was ich jetzt auch so höre, ich meine, die C-Zweileiner gibt es noch nicht so lange am Markt, aber das jetzt sich so ein bisschen abzeichnet, als ob da man schon sieht, dass die Unfallzahlen mit den C-Zweileinern im Verhältnis höher liegen als das, was man mit den C-Dreileinern vorher hatte. Und ist halt schon eine Aussage oder was, wo man ein bisschen genauer hingucken sollte und wo man, glaube ich, von der Erfahrung her auch wirklich da sagen wird, lass uns da nicht mit den Zweileinern, die dann in die B-Klasse gehen. Weil wenn die noch weniger erfahrenen Piloten auch noch weniger Trainingsmöglichkeiten haben, dann haben sie eigentlich gar keine Chance, sich auf solche Extremsituationen entsprechend einmal vorzubereiten.

[00:25:25] Hattest du selber schon mal einen Unfall?

[00:25:28] Nein, zumindest keinen, den man als richtigen Unfall bezeichnen würde. Ich hatte schon mal ein paar harte Landungen, auch was, wo dann die Ferse dann irgendwie noch den halben Tag danach wehgetan hat. Auch schon mal was, irgendwie eine Arschlandung, wo ich dann im Grunde vor den Protektor gerutscht bin und dann gemerkt habe, das hat jetzt schon einmal ordentlich im Rücken gezogen und dann hatte ich so ein bisschen Verspannung die nächste Zeit noch. Aber richtigen Unfall, bei dem ich mir dauerhaft was wehgetan habe oder ins Krankenhaus musste oder sonst irgendwas, hatte ich noch nie. Es gab einen Fall, das ist aber schon lange in meiner Fliegerkarriere her, da war ich mal in Norma, das ist in Italien ein Startplatz. Und da kam der Wind ein bisschen schräg und ich habe gedacht, da gibt es noch so einen Alternativstartplatz und das ist so ein bisschen klippenmäßig, sonst was.

[00:26:19] Da ziehe ich mal auf, da hat es mich dann aber mit dem Seitenwind so weggerissen und hat mich ziemlich gegen einen dort stehenden Stein gedotzelt. Ich hatte dann ein schön aufgeschürftes Knie. War aber so, dass ich gedacht habe, da hat wahrscheinlich nicht viel an Energie gefehlt, dann hätte ich ein Schienbein durchgehabt so ungefähr. So einfach vom Gefühl, der war auch ein dicker blauer Fleck später dann mal. Und das war für mich aber damals auch so ein bisschen leere, dass ich gesagt habe, nee, Lucian, an solchen exponierten Startplätzen mit Seitenwind oder so, das machst du nicht mehr. Und ich bin da schon ein sehr kopfiger Mensch an der Stelle, dass ich mir solche Regeln eigentlich selber auferlege und die dann eigentlich auch einhalte.

[00:27:04] Du fliegst jetzt schon sehr lange. Hast du das Gefühl, es liegt einfach so in deinem Naturell, dass du so unterwegs bist, dass du nie einen Unfall gemacht hast? Oder hattest du einfach Glück? Oder bist du wirklich so jemand, der sich schon im ersten Flugjahr irgendwie ganz bewusst war, hey, das ist eine Risikosportart und ich setze mir diese und diese Regeln, damit ich immer unfallfrei bleibe?

[00:27:27] Unfallfrei will jeder fliegen. Von daher, natürlich war das mein Ziel, unfallfrei zu fliegen. Ich bin sicherlich ein, ja, ich würde sagen, ich bin ein sehr bedachter Flieger. Das heisst nicht, dass ich ein risikoloser Flieger bin, aber mir schon überlege, was mache ich und manchmal auch, wenn ich jetzt kein großes Ziel irgendwo habe, dann auch sage, ich muss jetzt nicht in dieses Lee dort reinfliegen, von dem ich weiß, dass es ein Lee ist. Ich käme da wahrscheinlich hoch, aber muss ich jetzt nicht. Ich kann auch was anderes mit diesem Flugtag anfangen. Dann bin ich schon einer, der eher so mal reagiert. Ich habe ja auch vorher gesagt, ich bin nicht so der leistungsorientierte Flieger, der sagt, ich muss die Riesenstrecke jetzt fliegen. Ich habe einfach Spaß am Fliegen und am Ausprobieren. Was auch dazu kommt, ist, ich habe, sehr früh in meiner Fliegerkarriere gelernt oder erkannt, ich muss Meteo verstehen.

[00:28:21] Ich will wissen, was da an Strömungstechnik oder strömungsmäßig in der Luft einfach so abgeht. Und habe mich da dann halt immer weiter auch reingefuchst. Und ich, da sehr, sehr viele Unfälle meteo -bezogene Unfälle sind, von dem, was ich so verfolge, würde ich sagen, mit einem guten Meteo -Verständnis und gleichzeitig auch der Einstellung, dass ich sage, wenn es zu Risiko oder das Risiko zu groß wird, dann halte ich mich eher zurück, dass ich damit eigentlich ganz gut gefahren bin. Und das sicherlich ein Punkt ist, warum ich noch keinen Unfall als solchen hatte. Wobei ich genauso sagen muss, das war vor einem Jahr oder vor zwei Jahren,

[00:29:07] bin ich mal gestartet und hatte dann auch festgestellt, ich hatte die Beingurte nicht zu. Also ich bin nicht gestartet, sondern ich habe das im Startlauf, noch gemerkt und habe sofort dann abgebrochen. War auch so eine klassische Situation, bla bla bla, am Startplatz, zehn andere Leute, man quatscht. Und dann kam einer noch an und fragte mich was und ging wieder weg. Und bups, ich habe mich ablenken lassen von meiner eigentlich sehr akribischen Startroutine und hatte dann ein Gurtzeug, bei dem man nicht, der Beinsack war geschlossen und da sah man nicht, dass diese Beingurte noch offen war. Und dann laufe ich halt los und merke, das zieht da hinten mir das Gurtzeug hoch. Ich habe sofort die Bremsen runtergerissen. Und bin dann so ein bisschen in den Brombeeren unten dann halt wieder runtergekommen. War alles safe, war alles gar nicht, überhaupt nicht schlimm.

[00:29:52] War aber für mich auch nochmal so ein Hallo wach zu merken, so hey, so akribisch du auch vieles durchgehst, trotzdem können dir solche Fehler passieren, gerade aus so Ablenkungssituationen heraus. Und wo ich dann auch eher sage, ja okay, dann lieber noch wieder einen Schritt zurück und sich zu überlegen, wie kann ich es schaffen, auch solche Fehlerquellen völlig ausschließen zu können. Kann man sich, sie nie, aber trotzdem sich das noch stärker wieder ins Bewusstsein zu rufen, auch zu sagen, wenn ich am Startplatz stehe, selbst wenn da jetzt fünf dahinterstehen, die jetzt starten wollen, diese, das sind ja häufig nur zehn Sekunden oder 15 Sekunden, die man nochmal für einen schnellen grundsätzlichen Check, so fünf Punkte Check oder sieben Punkte Check, je nachdem, was man für ein Gurtzeug hat oder sowas, dass man wirklich sagt, ich gehe die noch einmal ganz konsequent durch.

[00:30:40] Bis hin zu, ist mein Beschleuniger eingehängt als Einsendepunkt zum Beispiel. Ja, weil wenn du rauskommst. Wenn du rausfliegst und merkst dann, oh, jetzt hat sich gerade wieder der Brummelhaken gelöst, ist auch doof. Und wenn man sich das wirklich angewöhnt und es auch sagt, ich setze es grundsätzlich auch um, dann ist viel gewonnen.

[00:30:57] Du hast vorhin das Meteo angesprochen. Mittlerweile gibt es ja sogar Vorträge, Workshops zum Thema Meteo, aber ursprünglich hast du nicht, jetzt wie zum Beispiel ich, ein Meteorologiestudium gemacht. Und wie bist du dazu gekommen, dich darin zu vertiefen und vor allem, wie hast du das gemacht? Also du hast das ja, hast du irgendein

Buch? Hast du ein Buch gehabt, das sehr viel Einfluss auf dich hatte? Oder hast du dich durch Unfallberichte gekämmt? Oder ja, was hat dazu geführt, dass du dich mittlerweile wirklich als Meteoprofi bezeichnen darfst?

[00:31:28] Ich kann mal die Anfangsgeschichte erzählen. Da hatte ich gerade meinen A -Schein.

[00:31:34] In welchem Jahr war das?

[00:31:36] Oh, 2006.

[00:31:39] Und da waren wir auf einem Vereinsausflug in Greifenburg. Und ich war noch nicht viel thermisch geflogen bis dahin.

[00:31:50] Und waren super tolle Thermikbedingungen und ich fliege und drehe auf und bin total glücklich und sowas. Aber wie das so ist, wenn man noch nicht so viel fliegt, so nach einer halben, dreiviertel Stunde Thermik fliegen, war alles ein bisschen bumpy und sonst was, zumindest für mich damals gefühlt. So habe ich gesagt, jetzt möchte ich gerne landen gehen. Also fliege ich raus und gehe landen. Nur da, wo ich rausgeflogen bin, ging es nicht runter. Das war kein Überentwicklungstag, wo es überall trägt. Es gab nur ein Phänomen oder es gibt ein Phänomen in Greifenburg, wo sich manchmal eine relativ große Konvergenz über dem Tal und über dem Landeplatz von Greifenburg einstellt. Und wenn man relativ hoch dort rausfliegt, kann es sein, dass man in diese Konvergenz reinkommt.

[00:32:35] Und dann ist man über den Landeplatz und denkt, hier muss es doch eigentlich runtergehen. Ich habe im Meteorunterricht gelernt, an den Hängen geht der Wind hoch und im Tal geht es immer runter. Und dann bist du jetzt hier in Talmitte und es geht nicht runter. Und ich bin halt dort geflogen. Und je länger ich dort geflogen bin. Überall, wo ich hinflieg, ging es nicht runter.

[00:32:56] Ich bin dann auch nicht sehr weit geflogen, weil ich dachte, das muss doch hier immer irgendwie so sein. Aber je länger das ging, desto ungemütlicher wurde es natürlich für mich. Und ich habe gesagt, ey, es kann nicht sein, dass du dich in ein Medium begibst, wo du herumfliegst und nicht weißt, warum etwas gerade so ist, wie es ist. Zumindest ansatzweise, dass ich eine Idee habe. Und da hatte ich wirklich keine Idee. Fast zu allen Modellen oder von allen Vorstellungen, die ich bis dahin gelernt hatte, passte das nicht hin. Dann habe ich gesagt, damit muss ich mich mehr beschäftigen. Ich bin dann wenig später, hat gar nicht mehr so lange gedauert, bin dann gelandet, war dann unten, habe aber für mich gesagt, okay, Lucian, du musst ein bisschen mehr von Meteo verstehen lernen.

[00:33:41] Und habe dann angefangen, eigentlich alles zu lesen, was ich so zum Meteo in die Finger bekommen habe. Ich habe mir dann entsprechende Bücher bestellt. Jetzt keine Meteo -Fachbücher, was du vielleicht..... in deinem Studium hattest, sondern so halt die allgemeine Meteo -Literatur, die man, wenn du auf Amazon jetzt guckst, so ein einfaches Wetterkunde für und Bergwetter und Wolkenbilder lesen, lernen und so was, was da so ist. Das habe ich dann angefangen zu lesen und mich da so reinzudenken. Habe dann aber schnell gemerkt, dass ganz viel von diesen Wetterbüchern und von der Wettertheorie, die es so gibt. Und auch was Meteorologen lernen. Sehr viel davon, das nicht so richtig abdeckt, was wir als Gleitschirmflieger eigentlich erleben.

[00:34:32] Das kann ich also bestätigen. Die Bücher, die man im Meteorologiestudium liest, die helfen dir wirklich gar nicht, um nachher Gleitschirmphänomene zu verstehen.

[00:34:41] Ja, weil bei uns ist das so kleinskalig. Du fliegst am Hang und dann ist alle 50 Meter im Grunde eine andere Luftmasse, die sich da gerade in irgendeiner Weise bewegt. Und dieses Chaos denken Meteorologen ja. Also das haben die vielleicht irgendwo im Hinterkopf, dass da viel chaotisch in der Atmosphäre abgeht. Aber wenn die dann ihre Modelle mit einem Rasterabstand von zwei Kilometern bis acht oder noch mehr Kilometern rechnen, da findet das halt alles nicht statt oder ist halt nur in irgendwelchen Formeln völlig parametrisiert enthalten. Aber man kann daraus nichts für sich selber ableiten.

[00:35:21] Und was hat die dann schließlich zum Durchbruch verholfen? Zum Meteoverständnis -Durchbruch, wenn man so will?

[00:35:28] Zum einen, ich habe relativ schnell, weil ich mich da so reingefuchst habe, habe ich gemerkt, ich weiß jetzt deutlich mehr, als andere Leute wissen. Einfach aber nur aus dem eigenen Interesse heraus. Und weil ich immer mit der

Brille des Gleitschirmfliegen draufgeguckt habe und dann angefangen habe, Sachen zu gucken. Okay, was sagt auch die Internetprognosen? Welche Daten findet man da? Und was ist das, was ich dann wirklich am Startplatz, oder so erlebe und das so immer besser gelernt, das in Beziehung zu setzen? Und ich habe damals angefangen, für den Verein, in dem ich hier bin, DGC Siebengebirge, zu jedem Wochenende hin eine Wetterprognose oder eine Flugwetterprognose zu schreiben. Wo man und wie man Samstag, Sonntag fliegen kann.

[00:36:13] Und so ein bisschen immer beschrieben, wie das Wetter so ist. Damals war so Zeit, da gab es noch kein Windy, kein Meteoparapont und Sonstiges, sondern es gab wirklich nur die Wetterzentrale oder wetter3.de, da konnte man schon GFS -Karten und sowas ablesen, die waren alle sehr grob. Aber trotzdem konnte man, wenn man ein bisschen Verständnis dafür hatte und auch sich Höhenwetterkarten angucken konnte und Höhenwindkarten angucken konnte und sowas, mit einem Mal war da einer, der deutlich mehr den Leuten erklären konnte, von dem, was passieren wird, als das, was man normalerweise so kann. Und so war es dann schnell, dass nicht nur die Leute bei mir im Verein mein Wetter angeguckt haben. Sondern im Grunde fast alle Piloten hier irgendwo in der Region angefangen haben, auf diese Seiten zu gucken.

[00:37:01] Ich habe dann auch irgendwann angefangen, das auf meinem Blog entsprechend zu schreiben. Und zu jedem Wochenende gab es dann immer quasi das Wochenendflugwetter von Lu-Glidz. Und das hat immer größere Kreise eigentlich gezogen. Ich habe das immer auf den Regionen hier um Bonn, das ist vor allem Eifelregion als Mittelgebirge bezogen. Aber dann waren auch Leute, die teilweise im Schwarzwald wohnten, haben trotzdem bei mir mitgelesen. Weil sie sagten, da kriege ich teilweise mehr, noch zusätzliche Infos raus, die ich woanders nicht sehen kann. Auch was ein bisschen Einschätzung der Großwetterlage und sowas ist. Und mit diesem sehr regelmäßigen Aufschreiben davon, da habe ich auch unheimlich viel gelernt.

[00:37:40] Weil man sich ständig natürlich damit beschäftigen muss. Und jedes Woche, ich meine, allein dieses Wochenendwetter schreiben, hat dann mich immer mit nachgucken. Und sonst war es eigentlich immer zwei Stunden Arbeitszeit gekostet. War aber gleichzeitig zwei Stunden Trainingszeit für mich, wo ich immer mehr da gelernt habe. Und so bin ich da hauptsächlich reingefuchst, reingewachsen. Und mit der Zeit, ja, man wird halt immer auch feiner in dem, was man wie beschreiben kann, beziehungsweise was man an eigener Erfahrung, an Flugwetter und eigenem Flugerleben und sowas zusammenbringen kann. Und wo ich am Anfang sehr viel mich halt wirklich auf dieses, das, was man noch direkt aus den Modellen rausziehen kann, bezogen habe, habe ich dann mit der Zeit auch immer mehr gelernt, Sachen zu beschreiben, die in diesen ganzen Meteobüchern vielleicht gar nicht so drinstehen.

[00:38:33] Strömungsverhältnisse entlang eines Hanges oder wie sich Thermiken da verteilen an bestimmten Punkten, wo man bei bestimmten Hangformen am ehesten strömungstechnisch auch weiter vorgelagert noch Thermiken findet und sowas. Vieles, was ich selber mit der Zeit einfach immer ausprobiert habe, so Theorien entwickelt habe, die dann für mich eigentlich bestätigt gefunden habe, wenn ich selber das gefunden habe, um dann zu sagen, okay, davon erzähle ich dann wieder was. Und dann habe ich da für das DAV -Magazin mal was geschrieben und das aufgeschrieben. Und so ist dann mit der Zeit immer mehr das dahin gewachsen, sodass ich jetzt eigentlich so einen Fundus an selbst erdachten oder nicht nur selbst erdachten, aber auch auf meinem Mist gewachsenen Theorien dann entsprechend auch habe,

[00:39:20] wo ich dann viel weitergeben kann. Und ich auch sehe, dass viele davon profitieren. Und ich auch sehe, ich selbst profitiere davon, wenn ich mich an meine eigenen Theorien manchmal halte. Häufig vergesse ich sie auch und ich fliege dann einfach nur rum und im Nachhinein denke ich, Lucian, du hast doch mal gesagt, bei solchen Verhältnissen müsstest du eigentlich da vorne gucken. Wieso hast du das eigentlich nicht? Und dann, naja, beim nächsten Flug mache ich es dann wieder anders.

[00:39:42] Machst du mal ein Buch «Meteor für Gleitschirm -Pilotinnen. Das gesammelte Wissen von Lucian Haas?»

[00:39:50] Ja, den Plan habe ich schon lange. Aber die Zeit, die Zeit habe ich nicht oder ich nehme sie mir noch nicht. Zeit hat man eigentlich, ich sage immer, Zeit hat man nicht. Die Zeit nimmt man sich. Die Sache ist die, dass ich immer wieder feststelle, nee, das könntest du, wie kann man das noch einfacher ausdrücken? Meine ersten Beschreibungen waren auch sehr meteorlastig, sage ich mal in der Form von der Sprache auch her, noch eher so wie Meteorologen das dann ausdrücken. Dann habe ich, da ich Wissenschaftsjournalist bin und versuche da auch Sachen dann manchmal

vereinfacht auszudrücken, dass auch so Normalmenschen, sie verstehen können, dann angefangen zu sagen, okay, wie kann man die Sachen, die da von den Meteorologen so beschrieben werden, wie kann man die ein bisschen umgangssprachlicher so ausdrücken, dass die Leute damit was anfangen?

[00:40:38] Dann kamen aber die Punkte, dass ich sage, okay, jetzt komme ich aber in Themenbereiche rein, die von den Meteorologen gar nicht so beschrieben werden. Was ist denn deine Sprache dafür? Wie kann man, wie kannst du das erklären? Und je länger ich erkläre und je mehr ich auch mal Vorträge halte und sowas, bei jedem Mal kommt immer noch was Neues dazu, oder ich lerne wieder auch selber, da kommen auch Fragen zum Beispiel und ich sage, ah, das ist eine Frage, die man da haben kann, dann könnte man das ja entsprechend, müsste ich das ein bisschen anders ausdrücken oder vielleicht brauche ich eine andere Folie, wo ich was ein bisschen anders noch erklären kann. Und so wächst das eigentlich ständig noch, dass ich immer merke, nein, mein Stil der Meteovermittlung verändert sich auch mit der Zeit. Und manchmal sage ich auch, na gut, dass ich nicht vor zehn Jahren oder vor fünf Jahren schon ein Buch geschrieben habe, weil ich würde es heute völlig anders schreiben.

[00:41:29] Oder manchmal denke ich auch, vielleicht müsste man gar nicht so viel schreiben, sondern viele Bilder einfach nur darstellen. Ja, und ganz viel in Bildmodellen den Leuten Sachen erklären, damit die mit, weil man braucht eigentlich Bilder im Kopf von dem, was in der Luft so vorstellt, was ich nicht sehe, in dieses Nichtsichtbare ein Bild hinein projizieren. Wie sieht diese Thermik vielleicht jetzt gerade aus? Wo befinde ich mich im Verhältnis zu dieser Thermik? Wie kann ich die anfliegen? Wie muss ich vielleicht meinen Thermikkreis setzen, dass ich die am besten ausfliegen kann und sowas? Und wenn man solche Bilder hat und fantasievoll damit umgeht und ein bisschen so Fantasie auch in den Köpfen der anderen wecken kann, dann glaube ich, dass das sehr, sehr viel bringt.

[00:42:14] Viel Text ist zwar nett, aber wird dann sehr schnell trocken und die Fantasie bleibt dann ein bisschen hinterher. Und da ist mein eigener Anspruch von dem, wie ich es vermitteln will, ist eigentlich höher als das, was ich manchmal selber immer gleich liefern kann. Und deswegen gibt es immer noch kein Buch von mir, weil ich sage, ah, dann müsste ich aber sehr gute Grafiken haben. Na, dann müsste ich eigentlich entweder einen teuren Grafiker bezahlen. Dann lohnt sich mein Buch eigentlich gar nicht mehr, wenn ich alle diese Grafiken machen will. Oder ich müsste selber diese Grafiken machen. Dann müsste ich aber erst mal lernen, diese ganzen Grafikprogramme entsprechend vernünftig zu bedienen, damit ich das in halbwegs vernünftiger Arbeitszeit dann hinkriegen kann. Und daran scheitert es hauptsächlich. Bisher noch.

[00:42:56] Du hast gesagt, Zeit hat man nicht, man nimmt sie sich. Wie viel Zeit nimmst du dir durchschnittlich pro Woche für deine Podcasts, deine Blogs, deine Meteorecherchen? Hast du das mal überhaupt ausgerechnet oder hast du dich gar nicht an diese Rechnung herangewagt?

[00:43:15] Also ich kann sagen, zu viel, wenn man es verdienstechnisch sieht. Mittlerweile, durch die Förderbeiträge und sowas, ist ja auch Blueglides und Podz-Glidz zu einem Teil meines Einkommens geworden. Wenn ich jetzt aber sagen würde, okay, ich stecke diese Zeit, die ich in den Blog und Podcast und so weiter stecke, stecke ich da rein, dass ich mich noch mehr um meinen Wissenschaftsjournalismus kümmere und meine Beiträge fürs Radio verkaufe und sowas, dann ist das, was ich dann unterm Strich verdienen würde, pro Stunde gerechnet, wäre dort deutlich besser. Gleichzeitig ist für mich Blog und Podcast halt auch so, auch ein Herzensprojekt und auch etwas, da ich da so viel mehr Feedback von Lesern und Hörern bekomme, ist das auch etwas, was mir eine größere Befriedigung auf gewisse Weise verschafft.

[00:44:08] Also ganz viel von Radiobeiträgen, die ich mache, die werden gesendet. Dann kommt vielleicht noch irgendein Kollege und sagt, war schön und mehr hört man aber nie dazu. Und vielleicht haben den hunderttausend Leute gehört, aber du weißt nicht, haben die das jetzt verstanden? Fanden die das gut? Fanden die das interessant oder nicht? Beim Blog ist halt doch, dass ich zu ganz viel, vor allem wenn es hintergründigere Texte sind, dann auch teilweise Nachfragen bekomme, die Kommentare. Vieles ist auch so, dass die Leute gar keine Kommentare schreiben, sondern mir eine persönliche E-Mail schreiben und dann noch was nachfragen oder eine Anmerkung haben oder sowas. Und das ist halt etwas, was ich sonst nicht so bekommen würde. Und das ist im Grunde auch Teil meines Lohnes. Auf deine erste Frage, bei der du gesagt hast, wie viel Zeit investiere ich da rein?

[00:44:55] Ich würde sagen, von meiner Arbeitszeit, die ich habe, wobei ich jetzt nicht in 40 Stunden Woche oder sonst irgendwas rechne, aber ich würde schon sagen, dass ich mindestens die Hälfte, wenn nicht zwei Drittel meiner Arbeitszeit, finanziell gesehen leider, für Blog und Podcast einsetze. Aber da ich insgesamt damit halbwegs davon leben kann, ich nicht reich werde, nicht reich, aber glücklich bleibe oder sowas, dann kann ich das auch so machen.

[00:45:26] Wie hat dich das so entwickelt? Also du hattest ja nicht den ersten Blogbeitrag geschrieben und dann gleich irgendwie, hier kann man mich fördern. Hast du dann irgendwann so, hat das so angezogen und dann konntest du wie, keine Ahnung, reduzieren bei deiner sonstigen Arbeit oder wie hat sich das so eingependelt?

[00:45:43] Die ganzen ersten, ja, ich glaube die ersten zehn Jahre meines Blogs, und den Blogs gibt es jetzt schon 18 Jahre, habe ich gar nichts damit verdient oder außer positiven Rückmeldungen, nichts zurückbekommen. Und es war auch überhaupt nicht darauf ausgerichtet. Ja, das war einfach ein Projekt, was ich aus Spaß gestartet hatte, auch weil ich ein bisschen lernen wollte, wie man überhaupt Blogs macht. Das hat mich damals interessiert. Und dann ist das ganz von, ja, von den ersten Würzelchen heraus langsam gewachsen und dann ist ein großer Busch daraus geworden mittlerweile.

[00:46:15] Also ich habe irgendwo die Zahl gelesen, schon 4000 Blogbeiträge. Wenn man das aufrundet auf, wir haben 20 Jahre, die du schon schreibst, dann sind das 200 Blogbeiträge pro Jahr, also was wirklich eine ungeheure Zahl ist.

[00:46:30] Wenn ich das selber mir immer zurücküberlege, also wenn ich solche Zahlen auch sehe und das mal für mich umlenke, dann denke ich so, Lucian, da hast du jetzt aber schon ziemlich viel reingesteckt. Aber es ist ja auch einfach Teil von mir. Also das ist Teil, gehört einfach zu meinem Leben dazu. Und es ist auch nicht, dieses Blogschreiben empfinde ich eigentlich nie als eine Pflicht. Also es ist nichts, was ich muss. Und das ist auch einer der Punkte, warum ich, als ich angefangen habe zu sagen, ihr könnt mich fördern, also ihr könnt mir einen Beitrag irgendwie übersenden. Angefangen hat das damit, dass ich irgendwo beim Googlen mal gesehen habe, ah, man kann einen PayPal -Button ganz einfach mit so einem iFrame -Link sich auf die Seite setzen und dann können einem die Leute per PayPal einfach was schicken.

[00:47:20] Dann habe ich gesagt, das probiere ich mal aus. Ich setze einfach so einen PayPal -Button auf meine Seite. Dann können die Leute draufklicken und sagen, ja, ich bezahle dir mal ein Landebier oder sowas. Und dann kamen am Anfang auch die ersten Beträge, waren wirklich auch nur Landebierbeträge mal. Das waren Euro zwei, das waren mal fünf. Wenn es hochkam, waren es zehn. So. Und am Anfang war das wirklich nur so ein kleines, wirklich kleines Zubot. Das ist dann aber von Jahr zu Jahr ein bisschen, also eigentlich immer mehr, geworden und hat dann einen relativ großen Sprung gemacht, als ich angefangen habe, die Podcasts zu machen.

[00:48:01] Das war 2018.

[00:48:03] Genau.

[00:48:05] 2000 war das, 18 oder 19, ja, egal. Jetzt vor fünf Jahren so ungefähr.

[00:48:13] Als ich die Podcasts angefangen habe, da habe ich verstanden, ah, mein Blog, da komme ich ja als Mensch so gut wie nicht drin vor. Ja, ich schreibe ja keinen persönlichen Blog. Ich schreibe zwar manchmal. In manchen Beiträgen, wo ich schreibe, kommt das Wort ich drin vor. Aber das ist selten. Meistens, ich schreibe auch nicht über meine Flüge und die tollen Erlebnisse und sonst irgendwie was, sondern im Grunde ist es ja eigentlich fast ein journalistisches Gleitschirmmagazin im Blogformat. Und da könnte ich schreiben, können aber auch zehn andere schreiben. Das wird dann vielleicht gar nicht mal so auffallen, wenn da jetzt kein Name jeweils immer irgendwie drüberstehen würde, wer da jetzt der Autor entsprechend ist. Und so haben die Leute das halt auch konsumiert eigentlich, als ein gesichts - oder namensloses Produkt,

[00:48:59] was für sie sinnvoll war und hilfreich war, aber wo die nicht gesagt haben, ah, da steht ja ein Mensch dahinter, der das macht, sondern das ist irgendwie so ein Umsonstangebot, wie es so viele im Internet gibt, die man da einfach abgreifen kann. Und mit den Podcasts habe ich gemerkt, ah, jetzt bin ich für die Leute plötzlich als Mensch nicht sichtbar geworden, aber ich bin hörbar geworden. Und plötzlich saß ich bei denen mit dem Auto oder im Wohnzimmer oder sonst was. Und da haben die Leute mich als Stimme mitbekommen und plötzlich gesehen, oh, da ist einer, den

finde ich vielleicht auch sympathisch von der Stimme her oder der stellt Fragen, die ich mich auch frage. Also irgendwie, da muss ich vielleicht etwas mehr zurückgeben oder zu sehen, ah, da ist wirklich ein Mensch, der sich auch viel Zeit nimmt dafür. Und da ist dann so, man kann es fast Durchbruch nennen, wo dann das in einen Bereich gekommen ist, wo ich sagen kann, okay,

[00:49:52] jetzt ist es nicht mehr nur ein Hungerlohn, sondern letzten Endes ist es etwas, wo ich sagen kann, davon kann ich immer noch nicht insgesamt leben, aber es ist etwas, was realistischer wird von der Darstellung, wie viel Zeit stecke ich dort rein und so.

[00:50:07] Und hast du dann auch tatsächlich mehr Zeit reingesteckt, als es dann eben die Möglichkeiten gab, irgendwie finanziell etwas auszugleichen, was du vielleicht bei deinem anderen Job nicht verdienst, weil du dort weniger Zeit investierst?

[00:50:20] Also ich habe, sicherlich noch mehr Zeit reingesteckt, aber gar nicht mal zwangsläufig erstmal zu sagen, ich will damit, weil es jetzt dieser Verdienst -Ding ist. Ich war immer der Punkt, also ich mache so, wie ich Auftragslage vom Radio habe und wenn ich Zeit dazwischen habe, dann bin ich eigentlich sofort immer beim Blog oder beim Lesen, beim Recherchieren, bei Podcast, Leute anschreiben, willst du vielleicht mal und sonstiges. Mit dem Podcasten ist sicherlich meine Arbeitsbelastung, für Lu-Glidz und Podz-Glidz deutlich gestiegen, weil einfach zwei, also alle zwei Wochen eine Folge zu machen, bedeutet eigentlich mindestens pro Folge, mindestens immer einen ganzen Arbeitstag mit allem drum und dran, wenn nicht teilweise sogar mehr.

[00:51:08] Und das ist halt etwas, wo ich sagen muss, okay, diesen Arbeitstag habe ich vorher nicht in den Blog investiert, das ist jetzt nicht rübergeswitcht und den Blog mache ich eigentlich genauso intensiv, wie ich ihn vorher gemacht habe. Also da ist was gewachsen. Damit ist dann auch zwar das Einkommen mitgewachsen, aber es war nicht das Ziel oder das eine hat das andere ergeben, sondern das war aus dem Spaß heraus, dass ich gemerkt habe, das Podcasten macht mir auch so viel Spaß, weil man da so halt, heißt ja auch Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens, weil man da plötzlich Themen oder Leute und Geschichten aufgreifen kann, die ich in schriftlicher Form im Blog niemals so aufgreifen könnte oder würde. Oder wenn, dann nur als einen kurzen News -Beitrag, von sonst irgendwas. Und dann kann man sich plötzlich mal die Geschichte dahinter erzählen lassen und den Menschen dahinter kennenlernen und lernen, wie vielfältig diese ganze Gleitschirm -Szene ist, von den unterschiedlichsten Vorstellungen, die da sind.

[00:52:05] Und das ist etwas, was für mich auch schon viel Motivation ist, da immer wieder dran zu bleiben.

[00:52:11] Wie kam es tatsächlich zum allerersten Podcast -Beitrag?

[00:52:17] Vor zehn Jahren etwa hat ein Fliegerkollege von mir gesagt, Lucian, ich fahre immer, der war so ein Vertretertyp und der saß immer jeden Tag fünf Stunden im Auto und musste immer irgendwo rumfahren. Und der hat gesagt, Lucian, ich höre immer Podcasts, mach doch mal einen Gleitschirm -Podcast. Und damals habe ich gedacht, oh Gott, was soll man denn in so einem Podcast erzählen oder keine Ahnung was. Und jetzt soll ich meinen Blog in eine Podcast -Form bringen und da konnte ich gar nichts mit anfangen oder konnte mir das nicht vorstellen, wie das vernünftig funktionieren kann. Weil der aber gesagt hat, ich höre immer Podcasts, habe ich dann mal geguckt, okay, wie hören sich denn so Podcasts überhaupt an? Bin da drüber dann halt auch auf, damals hat gerade Gavin McClurg seinen Podcast,

[00:53:01] wie heißt das, Cloud -Based Mayhem oder sowas gestartet. Und dann habe ich mir das angehört und habe gesagt, ah, okay, so eine Art Gesprächspodcast, ja, das könnte ich mir vielleicht vorstellen. Und wenn ich das sage, ich mache den halt nicht auf Englisch, sondern ich konzentriere mich auf die deutschsprachige Szene, das könnte vielleicht, das könnte vielleicht interessant sein und funktionieren. Hat dann aber trotzdem noch ein paar Jahre gedauert, bis ich mich dann dazu durchgerungen habe. Und weil ich auch noch nicht so ein richtiges Konzept hatte, wen will ich dann eigentlich wie fragen und wie soll das dann genau laufen? Und dann habe ich mal bei uns an einem Übungshang ein Pärchen getroffen, die mir erzählten, dass sie gerade von einem einjährigen Reise zurückgekommen sind, wo die ein Jahr durch ganz Europa mit ihrem Bus gefahren sind, um von Fluggebiet zu Fluggebiet zu fahren.

[00:53:52] Ich habe mich super gut mit denen am Startplatz unterhalten und habe dann gesagt, ey, das wäre doch mal ein interessantes Podcast -Geschichte. Wie machen solche Leute das? Die haben dafür ihren ganzen Job aufgegeben, haben den Bus gebaut, haben den Bus gekauft, haben den Bus ausgebaut und sind dann losgefahren und kommen jetzt wieder zurück und müssen in ihr normales Leben wieder zurück. Sag ich, ist doch eine tolle Geschichte, sowas will ich mir mal erzählen lassen. Dann habe ich das mit denen ausgemacht und habe gesagt, ja, dann ist das vielleicht der Start des Podcasts. Ich gucke mal, wie das so läuft und wie ich auch Spaß daran habe, wie viel Arbeit mich das kostet und wie das insgesamt so ist. Ja, das war dann die erste Podcast -Folge. Die wurde auch relativ gut abgerufen und dann habe ich gesagt, ja, okay, dann kümmere ich mich mal um die Nächsten.

[00:54:37] Am Anfang hatte ich noch nicht diesen Zwei -Wochen -Rhythmus. Am Anfang hatte ich, glaube ich, erst mal so einen Vier -Wochen -Rhythmus oder so, wie es gerade so kam. Und dann war es aber, es hat dann so Spaß gemacht, dann habe ich mich schon um den Nächsten gekümmert. Der Nächste hat gesagt, ja, ich habe schon, aber übermorgen könnten wir. Und dann wurden die Zeitabläufe, die waren sehr viel knapper. Und dann hatte ich irgendwann mal drei Podcasts quasi auf Halle dort liegen und habe gesagt, ja, aber jetzt immer vier Wochen zu warten, die werden ja quasi alt. Und irgendwie, ich habe ja auch Lust, noch mehr zu machen. Dann habe ich gesagt, okay, dann mache ich halt alle zwei Wochen jetzt erst mal einen. Und dabei ist es dann geblieben. Und seitdem versuche ich wirklich, und bisher habe ich es auch eigentlich immer durchgehalten, dass ich alle zwei Wochen eine Folge bringe. Wobei das schon manchmal, weil ich mich da selber jetzt quasi unter den Zwang setze, ich will eigentlich, eigentlich alle zwei Wochen einen bringe, ist das erste Mal, dass ich manchmal nicht groß Stress damit habe, weil ich auch sage, ich kann es ja jederseits aussetzen lassen, aber trotzdem so ein bisschen Verpflichtung mir selber gegenüber fühle.

[00:55:35] Da muss ich was weiterbringen. Und das eigentliche Bloggen im Verhältnis dazu, das ist ja ganz viel auch auf Aktuelles bezogen oder so, die Themen fallen dann immer mal so an. Und wenn sie gerade angefallen sind, schreibe ich was drüber. Und wenn gerade nichts anfällt, dann schreibe ich halt gerade nichts.

[00:55:52] Wie wählst du die Personen aus, mit denen du einen Podcast machen möchtest?

[00:55:57] Wie wähle ich sie aus? Eigentlich danach, ob ich da eine Geschichte drin sehe.

[00:56:03] Also musst du doch danach suchen. Also hast du das manchmal, dass du denkst, irgendwie nächster Podcast, mir fällt einfach nichts ein und dann googlest du dich mal quer durch die Welt, bis du irgendwie auf einen Namen, auf eine Geschichte stolperst? Oder hast du sowieso immer eine Liste mit 50 Köpfen, die du gerne mal interviewen würdest?

[00:56:23] Also wenn ich so machen wüsste, dass ich für jeden Podcast mich erstmal lange durchgoogeln müsste und es anstrengend wäre, einen Gesprächspartner zu finden, zumindest die Idee dafür zu finden, dann würde ich es nicht machen. Sondern irgendwie fallen mir die Leute zu. Auf unterschiedlichste Weise. Das kann sein, beispielsweise, also eh auch für den Blog selber, ich lese ziemlich viel oder folge ziemlich vielen Leuten und Seiten und sonst was, Facebook und Instagram und lese viel in Foren, Gleitschirm Drachenforum, das Deutsche und Paragliding Forum auf Englisch und sonstiges. Lese da mit und kriege halt auch viele Entwicklungen, die da so angesprochen werden, entsprechend mit. Und dann ist manchmal, dass da einfach was aufpoppt, wo ich sehe, ah, da steckt eine Geschichte dahinter.

[00:57:12] Und die wird dann vielleicht da ganz kurz erwähnt, beschrieben und dann sage ich, ah, das wäre aber vielleicht etwas für den Podcast. Und für mich ist so, dass ich gesagt habe, ich will für den Podcast halt nicht nur die Szenegrößen interviewen, weil man sagt, ja, ein Kriegel Maurer, ein Paul Guschlbauer, eine, vielleicht Stefanie Westerhütz oder sowas, muss man halt mal gehört haben oder will man mal gehört haben, was diese denken, sondern ich habe dann auch gesagt, ah, wenn es andere, also auch ganz Normalpiloten haben ja teilweise tolle Erlebnisse von positiven zu negativen und da habe ich gesagt, ich will eigentlich möglichst breit das streuen. Und bei den, jetzt sage ich mal, den Szenegrößen, da weiß man die Geschichten eigentlich, weil die immer präsent sind.

[00:58:03] Bei diesen wenig Bekannten, da würde ich auch mit googeln wahrscheinlich nicht drauf kommen, weil das viele halt private Geschichten sind. Und da ist es 50 Prozent so, dass ich es irgendwie durch zufälliges Lesen irgendwo verfolge. Und die anderen 50 Prozent sind dann so, dass ich wirklich mittlerweile auch immer Themen, Empfehlungen kriege, dass Leute mir schreiben und sagen, ah, Lucian, du suchst doch auch zwischendurch Gesprächspartner für so und

so. Ich kenne die Conny was auch immer und die hat eine ganz tolle Leistung gebracht oder die hat ein ganz seltsames Erlebnis gehabt und so weiter. Und dann höre ich mir das an und denke, ja, das klingt interessant. Dann schreibe ich die Leute an. Meistens kriegt man dann erstmal eine Ablehnung oder erstmal so, ah, aber wieso?

[00:58:51] Ich bin doch gar nicht wichtig und ah, ich kann doch gar nicht reden und ah, wie soll das denn funktionieren und sonstiges was. Gleichzeitig erlebe ich aber doch bei allen, dass sie sich einerseits ein bisschen gebauchpinselt fühlen, dass ich sie anfrage für einen Podcast und andererseits meistens gerade diese Themen, wenn es irgendwie erzählenswerte Themen sind, die beschäftigen die halt auch. Ja, also die haben vielleicht eine schlechte Erfahrung gehabt, sind da irgendwie mit was rausgekommen und so was. Da haben die meisten Leute auch eigentlich Interesse daran oder kriegen Lust zu erzählen, wenn jemand kommt und sagt, ich habe Interesse für diese und die Geschichte. Ich will mir die mal von dir erzählen lassen. Und dann kommen die Leute auch oder sind dann auch eher bereit, sich dann wirklich die Zeit dafür zu nehmen.

[00:59:36] Die sind dann häufig am Anfang sehr aufgeregt, wobei ich die Erfahrung gemacht habe, meistens, wenn man sie irgendwann mal so ein bisschen, wenn die erste Nervosität abgefallen ist und wenn man wirklich an den Themen ankommt, von denen sie von sich aus was zu erzählen haben, dass die meisten dann eigentlich auch sehr schön erzählen können.

[00:59:55] Wie viel Zeit brauchst du dann noch, um so eine Aufnahme nachzubearbeiten?

[01:00:01] Hängt ein bisschen davon ab, wie das Gespräch verlaufen ist. In den meisten Fällen schneide ich inhaltlich so gut wie nichts. Es sei denn, dass zwischendurch was war, wo der eine sagt, du, jetzt habe ich dir da was erzählt, das möchte ich nicht, dass das, ich habe nochmal kurz darüber nachgedacht, möchte nicht, dass das in die Öffentlichkeit kommt. Dann sage ich, okay, dann schneide ich diese zwei Minuten dort raus oder so was. Und je nachdem, kann das, ich höre ja im Grunde den ganzen Podcast nochmal an. Und wenn ich eine Stunde Aufnahme habe, habe ich mindestens eine Stunde nochmal abhören. Mit den ganzen Schnitten und Feinarbeiten, die ich da noch mache, ist das eigentlich mindestens zwei Stunden für die Stunde. Mit danach noch das ganze Online -Stellen und sonstigen sind es dann mindestens nochmal eine Stunde und sonst was alles.

[01:00:49] Also insgesamt, ja, jede Folge ist dann mindestens ein gesamter Arbeitstag. Selbst wenn die eigentliche Aufnahme nur eine Stunde war und wenn davor das Recherchieren und sonst was vielleicht auch eine Stunde oder zwei waren, je nachdem, wie viel man da reinsteckt, ist es am Ende dann ein echter Arbeitstag von acht Stunden oder zehn Stunden und so was.

[01:01:09] Wenn du mal zusammenrechnest auf allen Plattformen, wie oft werden deine einzelnen Podcast -Folgen angehört?

[01:01:17] Von dem, was ich so nachverfolgen kann, weil auch jede Plattform da so seine eigene Statistik führt, würde ich sagen, so die Durchschnitts -Folgen, mit höherer Zahlen, liegen irgendwo zwischen 3.000 bis 5.000, wobei einzelne Folgen auch schon mal bis zu 10.000 hochgehen können. Was dafür, dass ich sage, okay, ich bin nur deutschsprachig und ich habe nur den deutschsprachigen

[01:01:42] Gleitschirmkunde eigentlich, ist 10.000 schon relativ viel. Wobei es dann auch wieder sein kann, ja okay, von den 10.000, wie viele dann wirklich durchgehört haben oder so was oder nur kurz reingehört haben, das weiß ich da nicht. Und ich weiß auch nicht, wie gut die Doppelzählen das auseinanderhalten können, wenn einer einen Podcast dann fünfmal kurz anspielt, ob das dann fünfmal da reinfließt oder so. Weiß ich nicht. Da ich auch meinen Podcast nicht vermarkte und jetzt keinen Werbekunden habe, den ich da drin nehme, der dann sagt, ja wie häufig, weiss mir mal nach, wie häufig du gehört wirst, verfolge ich das ehrlich gesagt auch gar nicht so viel. Sondern mich interessieren die Leute, mich interessieren die Themen. Ich finde das, zwischendurch gucke ich mal immer so ein bisschen rein, wie ist das denn so gelaufen.

[01:02:27] Aber ich führe keine regelmäßige Statistik und irgendwie zu sagen, ah, das Thema ist viel besser gelaufen als das, deswegen mache ich jetzt nur noch eher Themen aus diesem Themenbereich oder so was. Sondern ich finde es genauso wichtig, auch mal ein Thema aufzugreifen, was so ein bisschen randständig ist, wo ich auch weiß, das wird wahrscheinlich wenig abgerufen. Aber vielleicht gibt es gerade ein paar Leute, die sich dafür interessieren und dann

profitieren die jetzt halt gerade mal davon.

[01:02:55] Du hast die Wertbegründung in Podcasts angesprochen. Ich habe das immer so verstanden, dass du das aus Prinzip nicht machst, weil das halt zu einem sauberen Journalisten gehört. Denkst du dir manchmal, ich bin so ein Idiot, wieso habe ich das gemacht? Es wäre ja so einfach verdientes Geld, da irgendwie noch ein paar Werbungen einzuspielen oder ist es gar nicht so, wäre das dann mega viel Aufwand? Also wie stehst du dazu oder kann sich das in Zukunft auch mal ändern, deine Einstellung zu den Werbekunden in Podcasts?

[01:03:24] Ich wollte den Podcast immer sehr unabhängig machen. Unabhängig betreiben und unabhängig nicht nur von Unabhängigkeit von irgendwelchen Herstellern und Werbekunden, sondern auch unabhängig von irgendwelchen anderen Abhängigkeiten. Ich wollte schreiben können, was ich will, aber auch schreiben können, wann ich will und auch mal nicht schreiben können, wenn ich nicht will. Und habe dann immer gesagt, wenn ich jetzt anfangen würde, klassische Abos zu verkaufen, dann erwarten die Leute eine Gegenleistung und sagen, du versprichst mir bei 12 Ausgaben pro Jahr oder wenn ich das Abo, dann kriege ich aber auch 40 Podcast -Folgen oder was auch immer. Das wollte ich nie und auch mit Werbung selber. Ich wollte nie Leuten was nachhalten oder vorführen müssen, damit sie sehen, ja, das lohnt sich da und dafür.

[01:04:15] Und ich wollte, gerade was Werbung betrifft, das war mir sehr wichtig, ich wollte keine Abhängigkeit haben, dass beispielsweise ich schreibe einen Schirmtest und dann irgendwie ein Hersteller kommt und sagt, aber Lucian, wir haben doch gerade bei dir,

[01:04:29] jetzt kannst du da nicht so kritisch drüber schreiben. Oder, was im Journalismus ja ein sehr feststehender Begriff ist, so die Schere im Kopf, dass man selber sagt, hey, die haben mir jetzt gerade 2000 Euro für die Werbung oder was auch immer überwiesen. Ich habe jetzt zwar gedacht, der Schirm hat da so eine Sache, die finde ich jetzt nicht so toll. Wenn ich die so herausstellen würde, wie ich sie normalerweise herausstelle, es ist klar, wahrscheinlich wird die das ein paar Verkäufe kosten. Wäre jetzt aber unfreundlich, dann verliere ich den wahrscheinlich als Werbekunden. Sowas will ich nicht. Und dann habe ich von daher gesagt, ich will darauf grundsätzlich verzichten. Ob das auf Dauer, eigentlich will ich es auf Dauer so halten, die Frage ist halt immer,

[01:05:14] wie viel verdiene ich auch sonst noch und wie sind da die Verdienstmöglichkeiten? Irgendwo muss man ja auch gucken, dass man selber noch damit über die Runden kommt. Solange es so geht und so Spaß macht, wie ich es jetzt mache, werde ich das auch so weitermachen.

[01:05:29] Deine Frau, inwiefern beeinflusst sie sich vielleicht oder hat sie dich beeinflusst in deiner Fliegerkarriere oder jetzt auch eben für deine schriftlichen und Audio Produktionen, die du machst?

[01:05:42] Also in meiner Fliegerkarriere hat meine Frau mich auf jeden Fall beeinflusst, weil ich würde nicht fliegen ohne sie. Und sie hat schon von ihrer Familie her, die hatte einen Vater, der Drachenflieger war. Die Mutter ist auch sogar Drachen geflogen, musste dann aber wegen, nicht vom Fliegen, wegen eines Unfalls dann aufgeben. Es ging dann nicht mehr, aber die haben dann gesagt, die ganzen Kinder haben dann auch Drachenfliegen gelernt. Die Saskia, meine Frau, war dann eine Weile Drachenfliegerin, hat dann aber irgendwann festgestellt, als sie dann im Studium war, so ein riesen Drachen und das war alles viel zu aufwendig. Dann ist sie ein paar Jahre nicht geflogen. Das war in den 90ern und Ende der 90er hat sie dann gelernt, ah, Gleitschirmfliegen wäre vielleicht eine Option für sie und dann hat sie angefangen, einen Gleitschirmschein zu machen. Und als sie angefangen hat, diesen Gleitschirmschein zu machen, das war genau die Zeit, als wir uns kennengelernt haben.

[01:06:32] Und die hat gesagt, du, ich mache da diese Schulung, das war hier schon in Bonn, also die Schulung war nicht in Bonn, das war in der Nähe, in so einem Mittelgebirgsbereich. Und hat die gesagt, der Fluglehrer, der bietet auch so Schnupperkurse an, wenn du Lust hast, kannst du ja mal am Wochenende mitkommen. Dann habe ich gesagt, ja, da komme ich halt einfach mal mit. Habe da den Tag Schnupperkurs gemacht. Der Fluglehrer, also ich habe mich wohl nicht doof angestellt, der Fluglehrer hat dann gesagt, ja, Lucian, du hast Talent, du solltest auf jeden Fall weitermachen. Ich bin wieder nach Bonn zurückgefahren, ich hatte damals kein Auto, ich hatte nur ein Fahrrad

[01:07:06] und habe mir das so überlegt, habe gesagt, Gleitschirmfliegen, das ist eigentlich was für die Berge, das ist nichts für Bonn und Mittelgebirge und Flachland. Wenn, dann müsstest du ja ständig irgendwo weit hinfahren. Ich habe

damals für einen Umweltverband gearbeitet als Pressesprecher und habe gesagt, nee, das ist eigentlich nicht das, was ich will, so weit fahren immer, irgendwo fliegen zu gehen und habe dann gesagt, ich mache das nicht. Meine Frau hat dann aber weitergemacht. Damals war wir noch nicht, war das noch nicht meine Frau, war noch nicht mal meine Freundin zu dem damaligen Zeitpunkt, aber ist halt eins zum anderen gekommen. Irgendwann hatten wir eine Tochter. Meine Frau ist deswegen eine Weile nicht geflogen und irgendwann hat sie gesagt, sie will wieder fliegen gehen. Wir waren damals in Südfrankreich in einem Urlaub unterwegs. Sie hatte erstmals ihren Schirm wieder mit.

[01:07:53] Wir sind nach Saint -André an den Startplatz gefahren. Sie wollte starten, war aber zwei Jahre nicht gestartet. Der Wind oben war ziemlich stark und sie hat sich da nicht getraut. Gleichzeitig waren dann aber drei französische Flugschulen und sonst was. Der Himmel war voll von Gleitschirmen, die alle an der Westkante von Saint -André, die Leute, die das vielleicht kennen, das ist eine wunderschöne lange Kante, wo dann abends die Sonne draufsteht, noch schön ein bisschen Thermik da hochgeblubbert kommt und es einfach, man kann bis zum Sonnenuntergang an dieser Kante längs sohren. Und das sah so toll aus, wie dort längs gesohrt sind, dass wir, ein bisschen kurz gefasst, auf der Rückfahrt Saskia eigentlich sagte, du, ich höre auf. Das wird so nichts mehr. Und ich war angefixt von dem, was ich gesehen habe, wie schön man da dort fliegen kann und wir auch die Überlegung hatten, vielleicht fahren wir ja noch häufiger mal nach Südfrankreich dahin,

[01:08:44] dass ich dann gesagt habe, Saskia, bevor du aufhörst, fange ich an. Dann können wir wenigstens zusammen fliegen gehen. Und dann habe ich wenig später schon, das war drei Wochen später, war im Herbst, habe ich direkt den Gleitschirmkurs, also zumindest den Grundkurs, gebucht und habe dann direkt eine Woche das losgelegt, dann im nächsten Frühjahr noch entsprechend weitergemacht. Aber das war im Grunde die Initialzündung. Später war es dann so, dass ich deutlich, oder auch heute, ich deutlich, deutlich mehr fliege als die Saskia. Die Saskia zwischendurch auch, weil sie zeitlich viel eingeschränkter war als ich, auch viel Frust geschoben hat, was sie gesehen hat. Ich bin eigentlich durch sie zum Fliegen gekommen und ich habe sie dann irgendwann überholt gehabt und war viel mehr am Fliegen und viel besser am Fliegen.

[01:09:33] Und wenn sie mit mir zusammenfliegen war, war ich oben und sie war unten oder was auch immer. War auch zwischendurch ein bisschen stressig. Das haben wir aber über die Jahre dann ziemlich gut hingekriegt.

[01:09:42] In der Vorbereitung für diesen Podcast habe ich mir noch so überlegt, ja, der Lucian, der wohnt ja an einem Ort, was eben, wie du jetzt schon gesagt hast, nicht so oft fliegt. Ist so deine Arbeit im Podcast oder im Bloggen auch ein bisschen ein Ersatz dafür, dass du eben sonst nicht so oft in die Luft kommst?

[01:10:03] Ah, das habe ich mich auch schon mal gefragt. Ich kann es nicht beantworten, weil das wäre spannend zu sehen, was ist, wenn ich an den Bergen oder in den Bergen wohnen würde, würde ich weniger bloggen und weniger podcasten, wenn ich mehr zum Fliegen käme. Das weiß ich nicht. Es sind für mich eigentlich auch zwei ganz unterschiedliche Paar Schuhe. Es beschäftigt sich zwar mit derselben Sache, es geht immer ums Gleitschirmfliegen, aber im Grunde sind es zwei unterschiedliche Hobbys, weil das eine ist für mich beim Fliegen wirklich das Erleben der Elemente in dem Moment und das Im -Moment -Sein, sich mit dem auseinandersetzen, was da gerade ist und in dem Moment erleben, was passiert da genau wie.

[01:10:49] Das Schreiben wiederum, das ist eigentlich mehr so die Passion, weil ich auch vom Journalismus her gelernt habe, ich kriege es wohl offenbar ganz gut hin, Dinge relativ gut erklären zu können und komplexere Sachen vereinfacht für Leute so darzustellen zu können, dass sie sich was vorstellen können. Oder dass ich auch, ich arbeite als Wissenschaftsjournalist, da muss man ganz viel sich in Themen schnell reinlesen können und auch komplexere Sachen halt schnell so die wichtigsten Punkte dort rausziehen können. Und das ist glaube ich auch etwas, was ich im Blog eigentlich ganz gut mache, weil ich so viel lese durch die ganze Szene durch, und auch durch die ganzen Hersteller durch und sowas, dass ich halt einen sehr guten Überblick habe, was läuft gerade wo, was ist wirklich eine neue Entwicklung oder sowas

[01:11:39] und dann auch relativ schnell verstehe, worum geht es dabei eigentlich, was ist das Entscheidende da dran. Und das ist das, was mir dann da halt entsprechend Spaß macht. Aber wo ich sagen würde, das eine ist das Hobby, der Erklärbar zu sein so ungefähr und das andere ist das Hobby, ich fliege für mich.

[01:11:57] Bei deiner ganzen Arbeit, entweder beim Bloggen oder beim Podcast, nehme ich an, hast du auch viel gelernt. Ist irgendwas mal bei dir speziell hängen geblieben, irgend so eine Podcast -Folge, wo du gedacht hast, das hat jetzt mich persönlich auch irgendwie weitergebracht beim Fliegen?

[01:12:13] Eine, ja, habe ich, ja, doch, doch, doch. Eine Folge, das ist eine Folge mit einem Fluglehrer Paul Seeren und die Folge, ich weiß jetzt nicht, welche Nummer das ist, die kann ich ja in den Shownotes dann noch dazuschreiben, die Folge heisst Kurvenlehre. Und Paul Seeren ist ein Fluglehrer, der auch Modellflugzeuge baut und da eine spezielle Art von Modellflugzeugen baut, die nicht ferngesteuert sind, sondern die nur eigenmächtig so eingestellt sind, dass die im Grunde Kreise fliegen und es gibt da richtige Wettbewerbe, wer baut ein Modell, was am längsten in der Luft bleibt. Und diese Modelle haben die Fähigkeit, sich selbst in der Thermik zu zentrieren. Dafür müssen die eine spezielle Einstellung dafür haben, wie die Flügelschränkungen und wie die Flügel arbeiten können und sowas.

[01:13:03] Und dieses Autozentrieren von den Modellen hat der Paul Seeren dann gesagt, ja, ich probiere aus, ob das mit den Gleitschirmen, wie gut das damit aufprobiert, funktioniert. Und der hat dann das ausprobiert und hat gesagt, ja, man kann genauso autozentrierend mit Gleitschirmfliegen. Und er hat das dann auch in dem Podcast selber erklärt, wie das so funktioniert. Und da habe ich gesagt, ah, das ist was, das will ich ausprobieren. Seither, diesen Podcast war, glaube ich, vor zwei Jahren oder sowas, seither arbeite ich daran, beim Gleitschirm -Thermikfliegen immer weniger als Pilot zu machen und immer mehr den Schirm machen zu lassen. Je heftiger, je stärker die Thermik ist, desto mehr muss man als Pilot noch machen, einfach weil auch durch Pendel -Effekt und sowas vieles gestört wird und natürlich der Schirm offen bleiben soll und nicht klappen soll und sonst was.

[01:13:55] Aber bei etwas schwächeren Thermiken, da kann man den Schirm ausprobieren, da kann man ungeheuer viel machen lassen. Und das ist etwas, was ich immer noch mehr lerne und mehr übe und was ich auch interessant finde, mit jedem neuen Schirm, den ich jetzt als Testschirm habe, zu gucken, wie gut kannst du das jetzt? Also das ist im Grunde so eine neue Aufgabe in meinem Testkatalog, dass ich dann zwischendurch sage, ja, Schirm, ich bin jetzt mal gespannt, wie gut du selbst dich zentrieren kannst, weil wirklich jeder Schirm in den Punkten ein bisschen unterschiedlich ist. Da spielen ganz viele Sachen rein von Krümmung, von Schränkung des Außenflügels, von wie steif sind die Schirme, wie gut reagieren die ein bisschen auf Gewichtsverlagerung oder nicht. Also sie machen das unterschiedlich gut, aber eigentlich können es alle Schirme und das ist etwas, was ich wirklich aus den Podcasts gelernt und mitgenommen habe und was ich als jetzt noch großen Spaß immer empfinde, wenn ich sage so, hey, du lässt dich jetzt einfach von deinem Schirm fliegen,

[01:14:59] und wenn es funktioniert, ist das ein tolles Gefühl.

[01:15:03] Letzte Frage. Bald ist Weihnachten. Was wünschst du dir persönlich entweder für den Podcast, für den Blog, für die Fliegerwelt, für die Fliegerinnenwelt? Was wäre so ein Wunsch, was irgendwas mit dem Gleitschirmfliegen zu tun hat für dich?

[01:15:27] Wenn ein Wunsch wäre, dann ist es der, dass möglichst wenig Unfälle passieren und die Leute so viel Spaß und auch ich dann genauso eingerechnet, so viel Spaß wie möglich beim Fliegen haben können. Ja, ohne allzu viele negative Erlebnisse.

[01:15:44] Und ist das etwas, dass du auch in deinen Podcasts irgendwie bewusst aufgreifst oder bewusst irgendwie Leute einleitest, die dazu einen Input geben können?

[01:15:54] Ja, schon. Also es ist ganz häufig, dass auch Themen wie Sicherheit in den Podcasts irgendwie drin vorkommen oder dass ich auch Leute schon mal eingeladen hatte, die ein schlechtes Erlebnis hatten und wo es darum ging, wie seid ihr damit umgegangen? Was hast du daraus gelernt? Oder ich hatte schon mal eine Frau, die lange nicht geflogen ist, weil sie ein schlechtes Erlebnis hat und dann wieder zum Fliegen gekommen ist und jetzt wieder sehr begeistert fliegt und wo die Schalter da waren, die das umgelegt haben, dass sie dann wieder zum Fliegen zurückgekommen ist. Also das finde ich auch immer mit die interessantesten Themen, wo ich auch mitkriege von den Rückmeldungen, die ich dann zum Beispiel auch gar nicht mal immer als Kommentar nachzulesen, aber auch als E -Mail kriege, wo ich dann eine persönliche Geschichte von dem Nächsten erzählt bekomme, der sagt, du, ich habe was ganz Ähnliches erlebt.

[01:16:43] Manchmal, je nachdem wie gut die Geschichte ist, sage ich dann manchmal, ich schreibe mir den auf die Liste, ich mache den jetzt nicht als nächsten Podcast, das ist ein ähnliches Thema wieder, aber den könnte ich vielleicht im halben Jahr dann mal machen. Manchmal ist es aber auch einfach, dass die Leute sagen so, ey, das hat mir total geholfen, weil ich habe plötzlich eine Idee gekriegt, wie ich damit vielleicht umgehen kann oder dass ich mir Hilfe holen sollte oder dass ich jetzt, es gab ein paar Folgen, da kam auch immer das Thema Hypnose beispielsweise mal auf.

[01:17:12] Und offenbar, ich habe es selber noch nicht gemacht, aber was viele Leute immer so erzählen, dass sie auch mit Hypnose es geschafft haben, manche Flugblockaden wieder aufzuheben.

[01:17:25] Und da das schon mehrfach kam, waren auch Leute, die gesagt haben, du, auf diesen Podcast hin habe ich mit dem und dem Hypnosearzt da mal Kontakt aufgenommen und bei mir hat das schon auch was gebracht oder so. Und das finde ich immer toll, wenn ich mitkriege, okay, der Podcast hat wirklich Leuten weitergeholfen. Und dann ist mir auch völlig egal, ob das jetzt nur, selbst wenn es nur dieser eine Hörer gewesen wäre, der den angehört hat und der hat da was rausgezogen, dann hat sich dieser Podcast auf jeden Fall schon gelohnt.

[01:17:57] Gut, Jan, ich hoffe, du kannst auch in Zukunft mit deinen Beiträgen ganz, ganz viel Gutes bewirken und vielen Menschen etwas mitgeben, das sie beim Gleitschirmfliegen mitnehmen können. Und ich hoffe vor allem für dich, dass du die Freude daran behältst und selber ganz viele schöne Flüge genießen kannst. Ich bedanke mich jetzt mal nicht nur von meiner Seite, sondern von allen, die dir zuhören, dass du das machst und so viel Herzblut investierst. Ich glaube, es gibt wenige Leute, die so viel Zeit aufwenden, um anderen irgendwie das Gleitschirmfliegen näherzubringen. Vielen, vielen Dank und ich wünsche dir dann ja, ein gutes 2025.

[01:18:34] Ja, vielen, vielen Dank. Die Freude ist ganz meinerseits. Und solange ich Freude habe, werde ich das wahrscheinlich auch noch eine ganze Weile weitermachen. Das Schöne ist, also in meinem Leben, ich habe eigentlich ein sehr positives Leben bisher gehabt und habe da immer gesehen, wenn eine Sache vielleicht irgendwann mal weggebrochen ist, ist immer etwas anderes dafür reingewachsen, was mir auch Freude gemacht hat. Von daher mache ich mir jetzt auch keine Sorgen, falls ich irgendwann mal die Lust am Gleitschirmfliegen oder am Gleitschirmpodcasten und sowas verlieren sollte, dann kommt sicherlich etwas anderes. Derzeit habe ich die Freude, aber das zeichnet es sich aber noch nicht ab. Also ihr kriegt noch einiges von mir zu hören und zu lesen.

[01:19:14] Das freut mich. Das freut mich. Vielen Dank.

[01:19:17] Sehr gerne.

[01:19:24] Das war die Jubiläumsfolge 150 von Podz-Glitz mit mir, Lucian Haas. Mein Dank geht an Stefanie Westerhuis, die überhaupt diese Idee an mich herangetragen hat, einmal mich zu befragen, damit auch ihr etwas mehr von meiner Geschichte und meiner Motivation mitbekommen könnt als Blogger und Podcaster durch den Kosmos des Gleitschirmfliegens zu reisen.

[01:19:50] Mehr zu Stefanie könnt ihr übrigens in der Folge 106 von Podz-Glitz die Meteorologin erfahren. Es lohnt sich, die sich auch nochmal anzuhören. Wenn du meine Arbeit an Podz-Glitz und Looglights fördern möchtest, dann findest du alle wichtigen Infos dazu auf der Website looglights.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Bis bald. Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

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

Show notes

In the anniversary episode 150 of Podz-Glitz, Stephanie Westerhuis takes over the role of host and interviews Lucian Haas

After I published Episode 100 of Podz-Glitz just under two years ago, I received some similarly sounding messages from listeners: they had actually expected or hoped to learn a bit more about me as the creator of Lu-Glitz and Podz-Glitz for my podcast anniversary.

Now I am not a person who likes to put themselves in the spotlight. But when my conversation partner Stephanie Westerhuis said during the recording of the Podz-Glitz episode 106 that she would also be working at the radio as a meteorologist in the future and could well imagine swapping roles at the microphone for the next anniversary and interviewing me, the seed was sown.

Meanwhile, the episode counter of Podz-Glitz has actually reached the "round" 150. In advance, I contacted Stephanie again. She reaffirmed her desire for the role swap. And I was ready to commit to the experiment.

I gave Stephanie no instructions at all on what she could, might, or should ask me, but simply let her surprise me. I also left the intro to her. Here is her summary:

„Lucian Haas is the best-known paragliding blogger and podcast host in the German-speaking region. His blog Lu-Glitz will soon be 20 years old. And the podcast Podz-Glitz is also celebrating its 150th birthday.

On this occasion, I asked him if he wouldn't like to give the listeners a glimpse into his paragliding-shaped life.

He tells how he only started flying thanks to his wife Saskia. We talk about how he acquired a huge amount of knowledge about flight meteorology solely through self-study. We explore the question of how much time he actually invests in the blog and podcast, and whether he will eventually include advertisements in the podcasts to be able to better finance his work.

In addition, he gives tips on how to find out if a test screen suits you and shares his thoughts on one-liners. Finally, he also reveals what he himself has already been able to learn from his podcast.

Become a supporter of Podz-Glitz and Lu-Glitz. How does it work? All info here:

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

Music for this episode:

Track: Crème Brûlée | Artist: The Soundlings

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=vAFQPhIc7-o>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
- Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJIU34>

- Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
- Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glidz>
- Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree: <https://linktr.ee/luglidz>

Transcript

[00:00:06] **Lucian Haas:** I've wondered about that too. I can't answer it because it would be interesting to see. What if I lived in the mountains or near the mountains? Would I blog less and podcast less if I had more time to go paragliding? I don't know. For me, they're actually two completely different shoes. They deal with the same thing, of course. It's always about paragliding. But basically, they're two different hobbies, because one is the hobby of being the "explainer," so to speak. And the other is the hobby of flying for myself.

[00:00:52] Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:56] paragliding. Today, with me as a guest in my own podcast. And stories from the cosmos of

[00:00:57] paragliding. Today with me as a guest in my own podcast. And

[00:01:04] I'm Stefanie Westerhals, the conversation partner from podcast number 106.

[00:01:10] For this 150th anniversary episode of Podz-Glidz, I simply swapped roles with Stefanie. And with that, I'm handing over the floor. Over to you.

[00:01:22] Lucian Haas is the most well-known paraglider blog and podcast host in the German-speaking world. His blog Lu-Glidz will soon be 20 years old. And the podcast Podz-Glidz is also celebrating its 150th episode. On this occasion, I asked him if he wouldn't like to give the listeners a glimpse into his own paragliding-shaped life. He talks about how he only started flying thanks to his wife Saskia. We discuss how he acquired a huge amount of knowledge about flight meteorology through self-study. We explore the question of how much time he actually invests in blogs and podcasts and whether he will eventually include advertisements in the podcasts to better finance his work.

[00:02:13] He also gives tips on how to find out if a test glider is a good fit and shares his thoughts on two-liners. And finally, he reveals how he keeps himself busy with his work. He also talks about what he himself has been able to learn from his podcast.

[00:02:27] By the way, I fund Podz-Glidz and LooGlides solely through contributions from my listeners and readers. If you want to get involved too, you can find all the necessary information on the Gleitschirm-Blog LooGlides, on the "Support" page.

[00:02:46] Yes, hello Lucian. Yes,

[00:02:48] Hello Stefanie. Are you nervous? Uh, a little. I'm mostly just curious. Let's see what you do with it. Usually, I'm on the side of the one asking the questions. Usually, I'm on the side of the one asking the questions. And now I'm being interviewed myself. Hm, let's see.

[00:03:01] I thought I'd jump in. So we all know you're a science journalist, you're a podcast host, you write blogs. But what kind of pilot are you, actually?

[00:03:14] I'm definitely a pilot who loves to fly and tries to fly as much as possible, but since I live in Bonn—which is more of a low mountain range region—I can't get as many total flight hours as I probably would in the Alps. Even so, I still manage a relatively high number of launches because some flights here only last three minutes, and then you have to run back up quickly to launch again on the same day, whereas elsewhere you'd be flying for hours. And I'm a pilot who, I think, probably flies relatively well, but I'm not performance-oriented at all. I do enjoy cross-country flights, but at the beginning of my career, it was still exciting, so to speak, to look at the points and all that. And while I do upload my flights somewhere, I'm a pilot who always takes care of the points. But not to get to the top of any rankings; I'm really more of a pleasure flyer who does cross-country.

[00:04:07] So it's not like I'm just saying I'm circling around somewhere like that. And I'm also someone—this has a lot to do with my glider testing, but I'm someone who really likes to experiment. Both in terms of the gliders themselves, but also regarding things like, what are the airflow conditions like here? I'm just interested in what it's like over there, is the thermals really going off or not? I have different thermal models in my head and I often like to test those out. And I don't fly the long distance, I just fly a thermal five times to try out different things.

[00:04:38] Which glider do you fly now when you go out flying for yourself?

[00:04:43] I'd say I do about 70 percent of my flights a year with test gliders. And the glider I still have for myself, that's more like my winter glider. It's a Skyman Cross Country 2, which I've had for several years now. I bought it back then because it has such super easy handling. It's light; I wanted something light for hike and fly as well. And it's not hyper performance-oriented or anything. But that's the one I always fly during breaks when I don't happen to have a test glider with me. But as I said, during the thermal season of the year, I almost always have a test glider with me. And then I always fly something different in between.

[00:05:24] And how does the testing process work? I mean, how did you start and how does it work now? Do you just get the gliders sent to you en masse and then you have to somehow carve out time to actually get around to flying them? Or do you see what's coming out and then proactively reach out to the dealers and say, could you please send that to me?

[00:05:46] On one hand, it started with me saying at some point that I could write a glider test on my blog. And then I said I wanted to buy a new glider soon. When did I start? I started with the tests over ten years ago. Back then I said, I want to buy a new glider. I'll just test out a few models now and then write something about it. I think my first tests might read quite well, but back then I was nowhere near as experienced, both in terms of testing and what matters to me and what is actually important.

[00:06:19] People could probably still use that information, I think. But nowadays, since I've tested so many, many models, I have a much better comparison in my head. Like, how does this one fly in relation to another glider or the types of gliders that exist. As for the test gliders, on one hand, sometimes manufacturers write to me or call me and say, Lucian, we just have the new XYZ glider, do you want to test it? That's one way. The other way is that I write to the manufacturer because I'm always trying to get as broad a picture as possible of what the market is currently offering. Although I have to add that, in practice, I actually—well, not actually, but basically—only test B-gliders anymore.

[00:07:07] On one hand, because I'm at home in the B class and fly those. I do fly a C glider once in a while to see what it's like, but for testing purposes, I actually want to have as broad a market overview as possible. And if I were to say, I'm testing a B glider, then I'm testing a C glider, then two liners, then I'm testing an A again, and then a light D or whatever. Then I wouldn't be able to make a comparative statement for the individual gliders because they are just so different by type. But if I say I mainly test B gliders, there are still huge differences between a low-B and a high-B and so on. Nevertheless, I've tested so many by now that I have a good pool of memory for comparison to say what it's good at, what it's not so good at, what I like about them, and what I don't like so much.

[00:07:58] And that's how it is. There are manufacturers I write to and say, I'm interested in this and that glider. I usually have a list of gliders I'd find interesting for the market or where I think there's a new feature. I just want to see if I can feel anything from them. Does it do anything? So I pick out the manufacturers after that and write to them. But then it's not every manufacturer that immediately shouts for joy and says, yeah, Lucian, we'll send you the glider for testing.

[00:08:26] Or there are some who say, well, we only have a relatively small pool of test gliders. And I'm the type who says, yeah, I don't just want the glider for the weekend, I want to have it for a bit longer because I really want to test it thoroughly. And then there's the point that I don't live in the Alps, but here in Bonn; I do drive into the Alps, but I don't always have the best cross-country flight conditions and thermals and stuff. Because of that, a test can take a few weeks for me, especially if the weather is also shit, like it was a lot of the time this year in the spring, for example. It all dragged on for a very long time. So I have to tell the manufacturers, yeah, you actually have to be able to spare the glider for at least four weeks.

[00:09:11] And then a few of them quickly decline or say, yeah, ask us again in the fall when the main test season is over or something. So you always have to play back and forth a bit like that. But if you play back and forth and have

various different manufacturers, there's usually always one that has something free right now, where I then say, okay, I'll take that one next. And that way, almost the whole thermals season is through, except for short breaks. I rarely have actual overlaps where I have two gliders at my place at the same time; I try to avoid that too. There are these short phases where I'll go out flying with my own glider again on the weekend, and then I fly the others again. Although flying with my own glider is also always quite good to recalibrate my own reference a bit, to say, ah, now that was, ah, okay, yeah, that's right again.

[00:09:59] Has it ever happened that you received a glider, flew it, and then thought, "This just isn't my glider," and you didn't even bother to write a reference for it at all, because you don't want to write anything completely bad about it?

[00:10:17] It happened once, and I'm sorry it happened because I don't think I did the glider justice. It wasn't in recent years, though; it was a while ago. I've learned over time. So for me, there are many gliders where I do the first flight and think, oh my god, what is this? Oh, like, it won't turn here or something. I have to say, especially with us in the lowlands, we have several starting hills where you have a chance to get into a thermal. If you don't catch that thermal and aren't basically in the thermal with the first circle, then you've lost, you're stuck down there. Simply because we don't have the corresponding altitude and we don't have any alternative thermals.

[00:11:04] that we can still approach. And then it's just, when you go out for a flight on a glider you've never flown before and do the first turn. And of course, you're basically flying it with the control technique you're used to, or that you've picked up from the previous gliders for the phase you flew them in. And then it happens that a glider comes along that doesn't fit at all. Before that, maybe there was one that you always had to brake a bit on the outside, otherwise it would always dive away immediately. So I fly the next one like that too. And it doesn't handle braking on the outside at all and won't turn the corner anymore. And I initiate a turn and think, "Yeah, when is the turn coming?" only to realize, "Oh God, I'm not going to have any fun with this glider." But then with more flights, you eventually notice, "Ah, okay, no, if you open the outside brake completely on this one and initiate the turn with a small kick of weight,"

[00:11:58] then it suddenly turns into the curve beautifully and you can still spiral out of the thermals relatively tightly with it. But those are experience-based things that I only learned over the years, learning more and more about how you actually have to adapt your control technique a bit for all these different gliders. And when you do that, you very often find out that there are actually no real piece-of-shit gliders that I'd say I wouldn't want to fly at all. Unless there are gliders where you notice, actually, they're quite good, but they have certain small quirks. For example, you have a glider that flies wonderfully, but it always has a tendency to overshoot at the start. That's become less common now because most gliders today have profiles that dampen a lot and don't lunge forward or pitch forward as much.

[00:12:49] But there were some for a while that flew great in the thermals, but at the start you always had to brake them terribly, hold them back, or do something like that. And those were things where I said, okay, that's why I'm not returning the glider now. Then I'll write that down, too. I'll include that accordingly in my test report. Although over the years I've also noticed that it's actually getting harder to find real flaws in the gliders. So apparently, the development of the software and so on has progressed so much that I haven't actually had any gliders in recent years where I'd say, no, I wouldn't recommend this to anyone, or something like that—not as a whole, but basically advising against them.

[00:13:36] Would you say that the gliders are all very similar now and aren't evolving that much anymore, or is that not the case?

[00:13:47] No, it's not like that at all. Although I would say the range of differences has become somewhat narrower. I mean, in the past, there were really gliders that were true performance crutches and others that were already way ahead in terms of performance. But today, it's actually... it's actually like, if you get a modern High-B glider from any manufacturer—of course, there are still significant performance differences—but this range has become significantly narrower. Probably also because you can't really squeeze out that much more at the top end, and from the bottom up, they're converging; even the perhaps less sophisticated gliders are somehow approaching this average and are then better in terms of performance.

[00:14:34] Where there are still differences, it's simply... it's really in the handling, and there, every manufacturer and sometimes even from glider to glider, or depending on which test pilots they are, you notice they have these typical

preferences for how they set the brake. You really notice these differences in flight, and it's truly the case that every brake setting requires a different way of steering. As I mentioned, sometimes you have to intervene with the outside brake, sometimes you have to let the outside brake run constantly. There are some where you notice, okay, it doesn't go. It doesn't go immediately, immediately around the corner, because, for example, the outside wing is barely braked towards the outside, but the initial braking effect kicks in more in the middle of the wing or the middle of the half-wing, the side wing, so to speak.

[00:15:21] They won't turn into the corner quite as sharply at first, but if you give them half a second more, it actually gets just as good. These are things where I'd say there are still significant differences between manufacturers or between... the gliders. But it's also very good because I think it really gives you a choice. So for the people buying gliders, at least if they're in a weight range where there's a lot of variety, they really do have a choice where you can say, I can choose based on my preferences. I want a talkative glider, or I want a very smooth, gliding glider. I want one that turns into the corner very sharply, or one where you say, no, I don't need that at all. I just want to cruise around comfortably or something like that.

[00:16:07] I don't want anything that conveys any kind of excitement to me as a pilot. I want to fly as calmly as possible; that's when I feel most comfortable in the air and have the most fun. And there is, I'd say, a really huge selection available now.

[00:16:22] Do you have any tips on what to do when you're looking for a new glider and you take a test glider, or most people don't have the opportunity to test ten gliders? You might manage to find one or two, and then you do the first flight and you're not so sure. Like, is it the glider or have I just not really figured out how, for example, the brake impulse works yet? So what can you recommend so that you get to the point of learning to control the glider properly in just a few flights and then be able to decide if I like it or not?

[00:16:59] The big tip everyone always has is ground handling, ground handling, ground handling. So when I get a new glider, I try to test it first through ground handling, and you can already pick up so, so much from ground handling. Just for the sake of it, okay, a lot of the inflation behavior, the behavior of it—that's really inflating with different techniques, also different speeds, where I say, okay, I'm pulling significantly on the A-riser, how does the glider react then? Does it collapse at the front or does it shoot up quickly, or does it still do everything quite calmly? I leave the A-riser completely long. I leave the A-riser completely long, actually only pulling up with body weight. Does the glider even come up then?

[00:17:44] Does it come up perfectly straight? Or many gliders, if you just pull them up from how they fell down, really just with weight, this weight impulse, depending on how flat and stretched or however the line steering is there, many of them will kink in the middle and then the ears come a bit earlier before the center switches back up. Just testing something like that to notice, okay, what... difficulties might a glider like this give me during takeoff. You can also just do it on the ground, if the glider is over you for ground handling, really slowly pull the brake down on both sides and just look at the trailing edge and see where the first brake impulse or the first brake deflection happens, where does it start?

[00:18:31] Is that across the entire span? Is it only in the middle of each wing half? Is it emphasized more on the eye? And from that, with a bit of experience or something, you can derive a little something for yourself about how quickly a glider will probably react in the air. And that can help me when I go flying later and see, okay, this is a glider that, from what I can see, feels like it steers the outer wings more than the center of the glider. That's something where I'll say, okay, I'll just initiate a turn now and see how quickly it actually turns with the very simple turn initiation... without weight shift, how well it turns away quickly. And those are things you can estimate and compare a bit.

[00:19:18] I saw that, I expected that. Does he do that too? But what I also always find interesting, especially when you have a thermal that flies relatively well or climbs well, or a home thermal that's always there, is that you shouldn't just say, "Ah, I'm turning into it and I'm happy now, I want to fly," even with a test glider. Instead, if you have a test glider, you should really say, "I want to test this to find out for myself if it's right for me or not." And then really say, "Okay, I'm turning out of this thermal with the technique I always use," then maybe I'll sink next to it for 200 or 300 meters, then I fly back into this thermal and try out a different control technique. What does a different control technique mean? Okay, I'll fly the outside brake completely free now.

[00:20:03] What does the glider do then? Does it pitch forward the whole time and I have to... Actually, I feel like I have to steer it. Constantly, constantly catching it. Is it too nervous for me or not? Or does it still make very calm flights, calm circles in that moment? These are all things you can test out accordingly. What also belongs to a classic test flight for me is simply pitching and rolling. They don't have to be high wing-overs or anything like that, but simply to be able to compare gliders, to say, okay, I'm making the initiation of the pitch movement as identical as possible and see, okay, how quickly does a glider pick up that forward motion accordingly and how quickly does it catch itself again if I don't force it any further.

[00:20:49] And the same goes for rolling, where I say, okay, I'll first only roll with weight and do the same rolling movements on every glider and see how high it actually gets into a roll with just weight, and how easy it is after the first and second roll. So, how well can it be built up and then immediately go neutral, and how quickly does it catch itself again. These are also things you can derive a lot from regarding how these gliders actually behave in more turbulent air in the end, i.e., how much nervousness they convey to you personally. And the other thing is really your gut feeling, or rather sitting in the harness and watching how much I get shaken around by this glider, or how much fine information I actually get from this glider, predominantly.

[00:21:40] And is that something I like? Well, I like to have a lot of information. Or is there someone who says, no, that's too much for me. If you're flying a glider and after an hour you think, okay, my adrenaline level is too high—which can of course sometimes be due to weather conditions, but sometimes the gliders themselves are just so much more talkative than others that if you don't have that much flight experience yet, it can become really exhausting for you. And then that would be something where you'd say, okay, then maybe I'd prefer the glider where you just feel more comfortable flying, because in the end, that's more fun too.

[00:22:19] What are your thoughts on the development of the two-liner? There have been many C two-liners for a year or two now. Maybe the first B two-liners will come soon. Are you looking forward to it, or do you have a bit of a gut feeling of unease about it? What do you think?

[00:22:35] So I don't think the B two-liners are going to come, at least not in the near future. Because for that, the entire EN would have to be restructured first. And I don't think anyone really wants to push for that right now. That's why, from a certification standpoint alone, the B gliders will all remain three-liners, or at least very much in the high-B range. This two-and-a-half-liner will probably become the standard, where the outer wing is rigged like a two-liner and the center wing like a three-liner. And you can see now that basically all the brands coming out with new high-Bs—not all, but very, very many—are already tending in that direction and building the gliders accordingly.

[00:23:22] With the C two-liners, I think it's one—from everything I hear and also what I've flown with two-liners—it's really a bit of a different way of flying because of the very good control through the B, but it's a great form for performance-oriented flying.

[00:23:42] And that's certainly something, but where I see the main problems is actually that with this construction of the C two-liner, you can train many things much worse. So it's mainly about SIV training and where you can't pull decent collapses anymore and other things. I think the longer you fly two-liners, and also many of these maneuvers—or not maneuvers, but glider reactions—that are rarer but can become more violent in extreme cases, the less you actually train for them. And that's a bit of a situation where the safety gap is widening. The gliders are becoming more stable and thus safer on one hand, but on the other hand, from everything I hear, when things go south, they usually react more violently than corresponding three-liners and

[00:24:37] ...they simply have a much higher demand for the pilot to catch something like that again. And from what I'm hearing now, I mean, C two-liners haven't been on the market for that long, but it's starting to look like you can already see that the accident numbers with C two-liners are proportionally higher than what we had before with C three-liners. And that's already a statement that we should look into a bit more closely, and where I think, based on experience, we'll really end up saying: let's not let the two-liners go into the B-class. Because if even less experienced pilots also have fewer training opportunities, then they actually have no chance of properly preparing themselves for such extreme situations.

[00:25:25] Did you ever have an accident yourself?

[00:25:28] No, at least not one that you would call a real accident. I've had a few hard landings, including one where my heel hurt for half the day afterwards. Also once, some kind of butt-landing where I basically slid forward onto the protector and realized it had pulled quite hard on my back, and then I had some tension for a while after that. But a real accident, where I permanently hurt something or had to go to the hospital or anything like that, I've never had. There was one case, but that was a long time ago in my flying career, I was in Norma, which is a launch site in Italy. And the wind came in a bit sideways and I thought, there's that alternative launch site, which is kind of cliff-like or something.

[00:26:19] I took off there, but then the crosswind just ripped me away and slammed me pretty hard against a rock standing there. I ended up with a badly scraped knee. But it was like I thought, there probably wasn't much energy missing; I would've gone right through my shin or something. Just based on the feeling—it also turned into a big bruise later on. But for me, that was also a bit of a wake-up call where I said, no, Lucian, you don't do that anymore at such exposed launch sites with crosswinds or whatever. And I'm a very stubborn person in that regard, that I actually impose these kinds of rules on myself and then actually stick to them.

[00:27:04] You've been flying for a long time now. Do you feel like being out there just lies in your nature, that you've never had an accident? Or were you just lucky? Or are you really the type of person who was aware from the very first year of flying, like, "Hey, this is a risky sport, and I'm setting these and those rules for myself so that I always stay accident-free"?

[00:27:27] Everyone wants to fly accident-free. So, of course, that was my goal—to fly without accidents. I'm certainly a, yeah, I'd say I'm a very deliberate pilot. That doesn't mean I'm a risk-free pilot, but I do think about what I'm doing, and sometimes even if I don't have a big goal somewhere, I'll say, I don't have to fly into that lee over there, which I know is a lee. I'd probably get lift there, but I don't have to right now. I can do something else with this flight day. So I'm more of a reactive person. Like I said before, I'm not the performance-oriented pilot who says I have to fly this massive distance now. I just enjoy flying and trying things out. What also comes into play is that very early in my flying career, I learned or realized that I have to understand the weather.

[00:28:21] I want to know what's happening in terms of aerodynamics or airflow in the air. And I've been digging into that more and more. And since so many accidents I follow are weather-related, I'd say that with a good understanding of meteorology and, at the same time, the attitude of saying, "If it's too risky or the risk is too great, I'd rather hold back," I've actually flown quite well. And that's certainly one reason why I haven't had an accident as such. Although I have to say just as clearly, that was a year or two ago,

[00:29:07] I launched once and then realized I hadn't fastened the leg straps. I didn't actually launch, though; I noticed it during the run-up and aborted immediately. It was a classic situation, blah blah blah, at the launch site, ten other people, people chatting. And then someone else came up and asked me something and walked away. And boom, I got distracted from my actually very meticulous launch routine and had a harness where you couldn't see that the leg straps were still open because the leg pocket was closed. And then I start running and notice the harness pulling up on me at the back. I immediately ripped the brakes down. And then I ended up a bit in the blackberries down there and then came back down. It was all safe, it wasn't bad at all, not at all.

[00:29:52] But for me, it was also a "wake-up call" moment, like, hey, no matter how meticulously you go through everything, these kinds of mistakes can still happen, especially from distraction situations. And that's where I'd say, yeah, okay, better to take one step back and think about how I can manage to completely rule out such sources of error. You can never eliminate them entirely, but you still have to bring it back to your consciousness even more, and tell yourself: when I'm at the launch site, even if there are five people standing behind me who want to start now—and that's often only ten or fifteen seconds—that's enough time for a quick basic check, a five-point or seven-point check, depending on what harness you have or something, to really say, I'm going to go through them again very consistently.

[00:30:40] ...right up to, is my speed bar hooked up as a reference point, for example. Yeah, because if you get out there, if you fly out and realize, oh, the Brummelhaken just came loose again, that's also stupid. And if you really make that a habit and say, I basically implement it too, then a lot is gained.

[00:30:57] You mentioned the weather earlier. Nowadays there are even lectures and workshops on the topic of meteorology, but originally you didn't, like I did, do a meteorology degree. And how did you get into diving deep into it and, above all, how did you do it? I mean, did you have a book? Did you have a book that had a lot of influence on you? Or did you comb through accident reports? Or yeah, what led to you being able to call yourself a real weather pro nowadays?

[00:31:28] I can tell you the beginning story. I had just gotten my driver's license.

[00:31:34] What year was that?

[00:31:36] Oh, 2006.

[00:31:39] And we were on a club trip to Greifenburg. And I hadn't flown much thermals by then.

[00:31:50] And the thermals were super great, and I'm flying and turning up and I'm totally happy and all that. But as it goes when you don't fly that much, after about half or three-quarters of an hour of flying thermals, everything was a bit bumpy and whatnot, at least it felt that way to me back then. So I said, now I'd like to go land. So I fly out and go to land. But only where I flew out, it wasn't going down. It wasn't an overdevelopment day where it's lifting everywhere. There was just a phenomenon, or there is a phenomenon in Greifenburg, where sometimes a relatively large convergence sets in over the valley and over the Greifenburg landing field. And if you fly out relatively high there, it can be that you get into this convergence.

[00:32:35] And then you're over the landing field and think, it should actually be going down here. I learned in meteorology class that the wind goes up the slopes and always goes down in the valley. And then you're here in the middle of the valley and it's not going down. And I just kept flying there. And the longer I flew there, everywhere I flew to, it wouldn't go down.

[00:32:56] I didn't fly very far because I thought it had to be like this somehow. But the longer it went on, the more uncomfortable it naturally became for me. And I said, hey, you can't enter a medium where you're flying around and don't know why something is the way it is—at least not to some extent, that I have an idea. And I really had no idea. It didn't fit almost any of the models or concepts I had learned up until then. Then I said, I need to deal with this more. Not long after—it didn't take that long—I landed, I was down there, but I told myself, okay, Lucian, you have to learn to understand a bit more about meteo.

[00:33:41] And then I started reading basically everything I could get my hands on regarding meteorology. I ordered the corresponding books. Not meteorology textbooks, which you might have had in your studies, but rather general meteorology literature—the kind you'd see on Amazon now, like "Basic Meteorology for Beginners" and "Mountain Weather and Cloud Patterns," and stuff like that. I started reading those and trying to visualize it. But I quickly realized that a lot of these weather books and the weather theory that exists—and also what meteorologists learn—don't really cover what we as paragliders actually experience.

[00:34:32] I can confirm that. The books you read in meteorology studies really don't help you at all to understand paragliding phenomena later on.

[00:34:41] Yeah, because for us, it's so small-scale. You're flying on a slope, and then every 50 meters is basically a different air mass moving in some way. And meteorologists think of this chaos. So maybe they have it in the back of their minds that a lot of chaotic stuff is going on in the atmosphere. But when they run their models with a grid spacing of two kilometers to eight or even more, all of that just doesn't happen, or it's just completely parameterized in some formulas. But you can't derive anything from that for yourself.

[00:35:21] And what finally helped them achieve that breakthrough? The breakthrough in meteorological understanding, if you will?

[00:35:28] On one hand, because I dove into it so deeply, I realized pretty quickly that I knew significantly more than other people. Simply out of my own interest. And because I always looked at it through the lens of paragliding and then started looking at things like, okay, what do the internet forecasts say? What data can you find there? And what is it that

I actually experience at the launch site, or similar, and I learned to relate that better and better. And back then, I started writing a weather forecast or a flight weather forecast every weekend for the club I'm in here, DGC Siebengebirge. Where and how you can fly on Saturday and Sunday.

[00:36:13] And I always described a bit of how the weather was. Back then, there was no Windy, no Meteoparamount, or anything like that; there was really only the weather center or wetter3.de, where you could already read GFS maps and stuff, but they were all very coarse. But still, if you had a bit of understanding and could also look at upper-air charts and upper-level wind maps and such, suddenly there was someone who could explain significantly more to people about what was going to happen than what people could normally do. So it happened quickly that it wasn't just the people in my club who looked at my weather. Basically, almost all the pilots here somewhere in the region started looking at these pages.

[00:37:01] I eventually started writing about that on my blog too. And every weekend, there was basically the Lu-Glidz weekend flight weather. And that actually reached wider circles. I always focused on the regions around Bonn, mainly the Eifel region as a low mountain range. But then there were also people who lived partly in the Black Forest who still read along with me. Because they said I sometimes provided more, additional info that they couldn't see elsewhere. Including some assessment of the large-scale weather situation and stuff like that. And I learned an incredible amount from writing it down so regularly.

[00:37:40] Because you constantly have to deal with it. And every week, I mean, just writing this weekend weather alone always made me look into it. And otherwise, it usually cost me two hours of work time. But at the same time, it was two hours of training for me, where I learned more and more. And that's mainly how I figured it out, how I grew into it. And over time, yeah, you just get finer at describing what you can, or what you can put together from your own experience, from the flight weather, and your own flying experience and stuff like that. And while at the beginning I focused a lot on what you can pull directly from the models, over time I also learned more about describing things that might not even be in all those meteorology books.

[00:38:33] Flow conditions along a slope or how thermals distribute at certain points, where you're most likely to find thermals further upstream in terms of flow for certain slope shapes, and stuff like that. A lot of what I've simply tried out over time, developed theories that I then actually found to be confirmed when I discovered it myself, so I could say, okay, I'll talk about that again. And then I wrote something for the DAV magazine and put it down in writing. And so over time, more and more of that has built up, so I now actually have a collection of theories that I've come up with myself, or not just myself, but also ones that have grown on my own experience, accordingly.

[00:39:20] where I can pass a lot of that on. And I see that many people benefit from it. I also see that I benefit from it myself when I stick to my own theories sometimes. Often I forget them too and just fly around, and afterwards I think, Lucian, you once said that in these conditions you should actually be looking ahead. Why didn't you do that? And then, well, on the next flight, I do it differently again.

[00:39:42] Would you ever write a book called "Meteorology for Paraglider Pilots: The Collected Knowledge of Lucian Haas"?

[00:39:50] Yes, I've had that plan for a long time. But I don't have the time, or rather, I haven't made the time for it yet. You actually have time—I always say, you don't have time, you make time. The thing is, I keep realizing, no, you could... how can I put that more simply? My first descriptions were also very meteorology-heavy, let's say in terms of the language used, more like how meteorologists express it. Then, since I'm a science journalist and try to simplify things sometimes so that regular people can understand them, I started saying, okay, how can you express the things described by the meteorologists in a slightly more colloquial way so that people can actually use them?

[00:40:38] But then came the points where I say, okay, now I'm getting into subject areas that the meteorologists don't really describe like that. What's your language for that? How can you explain it? And the longer I explain, and the more lectures I give and stuff like that, every time something new comes up, or I learn something myself again; questions come up, for example, and I say, ah, that's a question someone could have there, then I could express that a bit differently or maybe I need a different slide where I can explain something a bit differently. And it actually keeps

growing like that, as I always notice, no, my style of meteo-communication is also changing over time. And sometimes I even say, well, it's a good thing I didn't write a book ten or five years ago, because I would write it completely differently today.

[00:41:29] Or sometimes I think maybe you shouldn't write so much at all, but just present a lot of images. Yes, and explain many things to people using visual models, so that they can... because you actually need images in your head of what's happening in the air, of what I can't see, to project an image into that invisible. What does this thermal look like right now, maybe? Where am I in relation to this thermal? How can I fly into it? How do I have to set my thermal circle, maybe, so that I can fly out of it best, and stuff like that? And if you have such images and handle them imaginatively, and can awaken a bit of that imagination in other people's heads too, then I believe that helps very, very much.

[00:42:14] A lot of text is nice and all, but it gets dry very quickly and the imagination falls a bit behind. And my own standard for how I want to convey things is actually higher than what I can always deliver right away myself. And that's why there's still no book by me, because I say, ah, then I'd need very good graphics. Well, then I'd actually have to pay an expensive graphic designer. Then my book wouldn't really be worth it anymore if I want to do all these graphics. Or I'd have to make these graphics myself. But then I'd first have to learn how to use all these graphic programs properly so that I can get it done in a reasonably amount of working time. And that's mainly where it fails. So far, at least.

[00:42:56] You said that you don't have time, you make time. How much time do you take on average per week for your podcasts, your blogs, your meteorology research? Have you ever actually calculated that, or haven't you even attempted that calculation?

[00:43:15] Well, I can say too much, if you look at it from an earnings perspective. By now, thanks to the grants and such, Blueglides and Podz-Glidz have become part of my income. But if I were to say, okay, I'm putting in this time for the blog and podcast and so on, I'm putting it in so that I can focus even more on my science journalism and sell my pieces for the radio and stuff like that, then what I would earn in the end, calculated per hour, would be significantly better there. At the same time, for me, the blog and podcast are also a passion project, and because I get so much more feedback from readers and listeners, it's also something that gives me a greater sense of satisfaction in a certain way.

[00:44:08] So, a lot of the radio reports I do get broadcast. Then maybe some colleague comes along and says it was nice, but you never hear anything more from them. And maybe a hundred thousand people listened to it, but you don't know—did they understand it? Did they like it? Did they find it interesting or not? With the blog, however, I get follow-up questions, especially for the more in-depth texts, in the comments. A lot of the time, people don't even write comments, but send me a personal email to ask something further or leave a note or something like that. And that's something I wouldn't get otherwise. And that's basically part of my pay. To your first question, where you asked how much time I invest in that?

[00:44:55] I'd say that out of the working hours I have—I'm not calculating a 40-hour week or anything like that—but I'd say that, financially speaking, unfortunately, I devote at least half, if not two-thirds, of my working time to the blog and podcast. But since I can somewhat make a living from it overall—I'm not getting rich, not rich, but I stay happy or something like that—then I can do it that way.

[00:45:26] How did that develop for you? I mean, you didn't write the first blog post and then immediately think, "Here, people can sponsor me." Did it eventually start gaining traction and then you were able to, I don't know, reduce your other work, or how did it settle into a routine?

[00:45:43] All those first ones—yeah, I think for the first ten years of my blog, and the blog has been around for 18 years now—I didn't earn anything from it at all, or besides positive feedback, I got nothing back. And it wasn't aimed at that at all. Yeah, it was just a project I started for fun, also because I wanted to learn a bit about how to even do blogs. That's what interested me back then. And then it grew slowly from, yeah, from those first roots, and now it's turned into a huge bush.

[00:46:15] So I read the number somewhere—already 4,000 blog posts. If you round that up, considering you've been writing for 20 years, that's 200 blog posts per year, which is truly an enormous number.

[00:46:30] When I look back at it myself, like when I see those kinds of numbers and reflect on them, I think to myself, Lucian, you've put a lot into this now. But it's also just a part of me. It's part of my life, it just belongs there. And I never actually feel like writing the blog is an obligation. It's not something I have to do. And that's also one of the reasons why, when I started saying you can support me—like you can send me a contribution somehow—it started because I saw somewhere while googling, oh, you can easily put a PayPal button on your site with an iFrame link, and then people can just send you something via PayPal.

[00:47:20] Then I said, I'll give that a try. I'll just put a PayPal button on my site. Then people can click on it and say, yeah, I'll buy you a beer or something. And at the beginning, the first amounts came in, and they were really just beer amounts. That was two euros, that was five. When it went up, it was ten. So. And at the beginning, it was really just a small, really small contribution. But then it grew a bit from year to year, well, actually more and more, and then it made a relatively big jump when I started doing the podcasts.

[00:48:01] That was in 2018.

[00:48:03] Exactly.

[00:48:05] That was around 2000, 18 or 19, yeah, whatever. About five years ago now.

[00:48:13] When I started the podcasts, I realized, ah, in my blog, I hardly appear as a human being at all. Yes, I don't write a personal blog. I do write sometimes, and in some posts, the word "I" appears. But it's rare. Mostly, I don't write about my flights and the great experiences and stuff like that; basically, it's almost like a journalistic paraglider magazine in blog format. And I could write that, but ten others could too. It might not even be noticed if there wasn't always a name above it saying who the author is. And that's how people consumed it, actually, as a faceless—or nameless—product.

[00:48:59] what was useful and helpful for them, but where they didn't say, "Oh, there's a human being behind this doing the work," but rather it was like one of those free offers you see all over the internet that you can just grab. And with the podcasts, I noticed, "Oh, now I've suddenly become visible to people as a human being, but I've become audible." And suddenly I was sitting with them in their car or in their living room or wherever. And people picked me up as a voice and suddenly saw, "Oh, there's someone there, I might find them likeable based on their voice, or they're asking questions that I also wonder about." So somehow, I maybe need to give back a bit more or show, "Oh, there's really a human being who's also taking a lot of time for this." And it's almost like a breakthrough where it reached a point where I can say, okay,

[00:49:52] now it's not just a pittance anymore, but ultimately it's something where I can say, I still can't live off it entirely, but it's becoming more realistic in terms of how much time I'm putting into it and so on.

[00:50:07] And did you actually put in more time than was possible to somehow offset something financially that you might not be earning at your other job, because you invest less time there?

[00:50:20] So I've certainly put in more time, but it's not necessarily because I'm saying, "I want to do this" because it's now this income thing. I've always been the type to do it based on the workload I get from the radio, and if I have time in between, I'm actually immediately at the blog or reading, researching, on the podcast, messaging people, "do you want to maybe join me once," and other things. With the podcasting, my workload for Lu-Glidz and Podz-Glidz has certainly increased significantly, because simply doing an episode every two weeks actually means at least one full day of work per episode with all the bells and whistles, if not sometimes even more.

[00:51:08] And that's something where I have to say, okay, I didn't invest this workday into the blog before, it didn't just switch over, and I'm actually doing the blog just as intensively as I did before. So something has grown there. The income has grown along with it, but that wasn't the goal or one thing resulting from the other; it was out of fun, because I realized that podcasting is also so much fun for me, because you can, as they say, tell stories from the cosmos of paragliding, because you can suddenly pick up topics or people and stories that I could never or wouldn't pick up in written form in the blog. Or if I did, only as a short news item about something or other. And then you can suddenly have the story behind it told to you and get to know the people behind it and learn how diverse this whole paragliding

scene is, with all the different ideas that are out there.

[00:52:05] And that's something that gives me a lot of motivation to keep at it.

[00:52:11] How did the very first podcast episode actually come about?

[00:52:17] About ten years ago, a pilot colleague of mine said, Lucian, I'm always driving. He was this kind of sales rep and sat in his car for five hours every day and always had to drive around somewhere. And he said, Lucian, I'm always listening to podcasts, why don't you start a paraglider podcast? And at the time I thought, oh god, what are you supposed to talk about in such a podcast or I don't know what. And now I'm supposed to turn my blog into a podcast format, and I couldn't make heads or tails of that or couldn't imagine how that could work properly. But because he said he's always listening to podcasts, I looked into it, okay, what do these podcasts even sound like? I came across them then too, at that time Gavin McClurg had just started his podcast,

[00:53:01] how was it called, Cloud-Based Mayhem or something like that, started. And then I listened to it and said, ah, okay, a kind of conversation podcast, yeah, I could maybe imagine that. And when I say, I won't do it in English, but I'll focus on the German-speaking scene, that could maybe, that could maybe be interesting and work. But it still took a few years until I finally worked up the nerve to do it. And because I didn't have a real concept yet, who do I actually want to ask like what, and how exactly is it supposed to work? And then I met a couple at one of our practice slopes who told me they had just returned from a one-year trip where they traveled through all of Europe with their bus to go from flight site to flight site.

[00:53:52] I had a great conversation with them at the launch site and then said, hey, that would be an interesting podcast story. How do people like that do it? They gave up their whole jobs for this, built the bus, bought the bus, converted the bus, and then set off, and now they're coming back and have to return to their normal lives. I said, that's a great story, I want to hear about something like that. Then I arranged it with them and said, yeah, then maybe that's the start of the podcast. I'll see how it goes, how much fun I have with it, how much work it costs me, and what it's like overall. Yeah, that was the first podcast episode. It got relatively good views, and then I said, yeah, okay, then I'll take care of the next ones.

[00:54:37] At the beginning, I didn't have this two-week rhythm yet. I think at first I had more of a four-week rhythm, or whatever came up at the time. But then it became so much fun that I'd already start looking into the next one. The next one would be like, "Yeah, I've already got it, but we could do it the day after tomorrow." And then the timelines became much tighter. At one point, I basically had three podcasts lined up and thought, "Yeah, but waiting four weeks every time, they're basically going to be old news." And somehow, I also felt like doing more. So I said, okay, I'll just do one every two weeks for now. And that's how it stayed. Since then, I've really been trying—and so far I've actually managed to stick to it—to put out an episode every two weeks. Although, because I'm putting this pressure on myself, I actually want to put one out every two weeks, it's sometimes the first time I don't really stress about it because I also tell myself I can skip it if I want, but I still feel a bit of an obligation toward myself.

[00:55:35] I have to move things forward. And the actual blogging in relation to that—it's also a lot of stuff related to current events or something, the topics just pop up every now and then. And if they just popped up, I write something about them. And if nothing just popped up, then I don't write anything right now.

[00:55:52] How do you choose the people you want to do a podcast with?

[00:55:57] How do I choose them? Actually, based on whether I see a story in it.

[00:56:03] So you have to look for it. Do you sometimes have those moments where you think, "Okay, next podcast, I can't think of anything," and then you google your way across the world until you stumble upon a name or a story? Or do you always have a list of 50 people you'd like to interview?

[00:56:23] So, if I knew that I'd have to spend a long time googling for every single podcast and that it would be exhausting to find an interviewee—or at least the idea for one—then I wouldn't do it. But somehow, people just come to me in different ways. For example, for the blog itself, I read quite a bit or follow a lot of people and pages and stuff on Facebook and Instagram, and I read a lot in forums—the German kiteboarding and dragon forum, the German

paragliding forum in English, and others. I read along there and keep up with many of the developments being discussed. And then sometimes something just pops up where I see, oh, there's a story behind that.

[00:57:12] And it might be mentioned or described very briefly there, and then I think, oh, that might be something for the podcast. For me, it's that I've said I don't just want to interview the big names for the podcast, because people say, yeah, a Kriegel Maurer, a Paul Guschlbauer, maybe a Stefanie Westerhütz or something, you have to have heard them or you want to hear what they think, but I also said, oh, if there are others—even just normal pilots—who sometimes have great experiences, from positive to negative, I said I actually want to spread it as wide as possible. And with the, let's say, the big names, you actually know the stories because they're always present.

[00:58:03] With these lesser-known people, I probably wouldn't find them by googling because many of them are private stories. And it's 50 percent of the time that I happen to follow them through random reading somewhere. The other 50 percent is that I actually always get topics and recommendations now—people write to me and say, "Oh, Lucian, you're looking for conversation partners for this and that, right? I know Conny, who did something amazing, or she had a really strange experience," and so on. Then I listen to that and think, "Yeah, that sounds interesting." Then I contact them. Usually, you get a rejection first or something like, "Oh, but why?"

[00:58:51] I'm not important at all, and I can't speak, and how is that even supposed to work, and stuff like that. At the same time, I notice with everyone that on one hand, they feel a bit self-conscious because I'm asking them for a podcast, but on the other hand, usually these topics—if they are somehow worth telling—are also weighing on them. Yeah, so maybe they had a bad experience, they came out of it somehow, and so on. Most people actually have an interest in that or feel like telling it when someone comes along and says, I'm interested in this and that story. I want you to tell me about it. And then people show up or are more willing to actually take the time for it.

[00:59:36] They're often very nervous at the beginning, though I've found that once that initial nervousness has worn off and you really get into the topics they have something to say about on their own, most of them can actually tell their stories very beautifully.

[00:59:55] How much time do you need to post-process a recording like that?

[01:00:01] It depends a bit on how the conversation went. In most cases, I hardly cut anything content-wise. Unless something happened in between where one person says, "Look, I just told you something that I don't want—I've thought about it again briefly, I don't want that to go public." Then I say, okay, I'll cut those two minutes out or something like that. And depending on that, I basically have to listen to the whole podcast again. If I have an hour of recording, I have to listen to at least an hour again. With all the cuts and fine-tuning I do, it's actually at least two hours for every hour. Then, with the whole online posting and everything else, it's at least another hour and so on.

[01:00:49] So overall, yeah, every episode takes at least a full working day. Even if the actual recording was only an hour and if the research and everything else beforehand was maybe an hour or two, depending on how much work you put into it, it ends up being a real working day of eight or ten hours or something like that.

[01:01:09] If you add it all up across all platforms, how many times are your individual podcast episodes listened to?

[01:01:17] From what I can track, since every platform keeps its own statistics, I'd say the average episodes with higher numbers are somewhere between 3,000 and 5,000, although individual episodes can go up to 10,000. For that, I'd say, okay, I'm only in German and I only have the German-speaking...

[01:01:42] In terms of paragliding knowledge, 10,000 is already relatively high. Although it can also be a question of, okay, out of those 10,000, how many actually listened through or just listened for a bit, I don't know that. And I also don't know how well the double-counting can distinguish between that—if someone plays a podcast five times briefly, does that count as five times or something? I don't know. Since I don't market my podcast and don't have any advertising clients in there who would say, "Yeah, tell me how often you're heard, look into that," I honestly don't track that much at all. Instead, I'm interested in the people, I'm interested in the topics. I find that, every now and then, I'll take a little look at how it went.

[01:02:27] But I don't keep regular statistics to say, oh, this topic did much better than that one, so now I'll only do topics from this specific area or something like that. Instead, I find it just as important to occasionally pick up a topic that's a bit off-topic, where I know it probably won't get many views. But maybe there are just a few people who are interested in it, and then they're the ones benefiting from it right now.

[01:02:55] You mentioned the value proposition in podcasts. I've always understood it as you not doing it out of principle, because that's what a proper journalist does. Do you ever think to yourself, "I'm such an idiot, why did I do that?" It would be such easy money to just slot in a few more ads, or is it not really like that—would it be a huge amount of effort? So, what's your take on this, or could your attitude toward advertisers in podcasts ever change in the future?

[01:03:24] I always wanted to keep the podcast very independent. To run it independently, and not just independently from manufacturers and advertisers, but also independently from any other dependencies. I wanted to be able to write what I want, but also be able to write when I want, and also be able to not write at all if I don't feel like it. And I've always said that if I were to start selling classic subscriptions now, people would expect something in return and say, "You're promising me 12 issues a year," or "If I get the subscription, I also get 40 podcast episodes or whatever." I never wanted that, and the same goes for ads. I never wanted to have to hold anything over people's heads or put on a show just so they could see, "Yeah, this is worth it and for that."

[01:04:15] And I wanted, especially regarding advertising, that was very important to me, I didn't want to have any dependencies, like for example I write a glider test and then somehow a manufacturer comes and says, but Lucian, we just have with you,

[01:04:29] ...you can't write about it that critically. Or, what is a very established term in journalism, the "scissors in your head," where you tell yourself, hey, they just transferred 2,000 euros for the advertisement or whatever. I thought, this glider has a certain feature that I don't think is so great. If I were to point it out the way I normally do, it's clear, they'll probably lose a few sales. But if I'm unfriendly now, I'll probably lose them as an advertising client. I don't want that. And that's why I said I want to basically waive that. Whether that's for the long term—actually, I want to keep it that way for the long term—the question is always,

[01:05:14] how much I earn from other things and what the earning potential is there. You have to make sure you can still make ends meet yourself. As long as it works out and is as fun as it is for me right now, I'll keep doing it this way.

[01:05:29] To what extent did your wife influence you in your aviation career, or even now for the written and audio productions you do?

[01:05:42] So, in my flying career, my wife has definitely influenced me because I wouldn't fly without her. And she already had it from her family; she had a father who was a kite flyer. Her mother even flew kites too, but then had to give it up because of, not because of flying, but because of an accident. It just wasn't possible anymore, but they said all the children then learned kite flying too. Saskia, my wife, was a kite flyer for a while, but then at some point, when she was at university, she had such a huge kite and it was all way too much effort. Then she didn't fly for a few years. That was in the 90s, and at the end of the 90s, she learned that paragliding might be an option for her, and then she started getting her paragliding license. And when she started getting that paragliding license, that was exactly the time we met.

[01:06:32] And she said, look, I'm doing this training—it wasn't here in Bonn, the training was nearby, in a hilly area. And she said the flight instructor offers these introductory courses, if you feel like it, you can come along one weekend. So I said, yeah, I'll just come along. I did the introductory course for the day. The flight instructor—I guess I didn't act like an idiot—the flight instructor then said, well, Lucian, you have talent, you should definitely keep going. I drove back to Bonn; I didn't have a car back then, I only had a bicycle.

[01:07:06] and I thought to myself, paragliding is actually something for the mountains, it's not for Bonn and the low mountains and flatlands. If it were, you'd have to constantly drive far away somewhere. At the time, I was working as a press spokesperson for an environmental association and I said, no, that's not really what I want, always driving that far just to go fly somewhere, and I said I'm not doing it. But my wife kept going. At that time, she wasn't my wife yet, she wasn't even my girlfriend at that point, but it just happened one thing after another. Eventually, we had a daughter. Because of that, my wife didn't fly for a while and at some point she said she wants to go flying again. We were on

vacation in the south of France at the time. She had her glider with her for the first time again.

[01:07:53] We drove to the launch site at Saint-André. She wanted to launch, but she hadn't launched in two years. The wind up there was pretty strong and she didn't dare. At the same time, there were three French flight schools and all sorts of things. The sky was full of paragliders, all along the west edge of Saint-André—for those who might know it, it's a beautiful long ridge where the sun hits it in the evening, some nice thermals still bubble up there, and you can simply soar along that ridge until sunset. And it looked so great, how they were soaring along there, that—to put it briefly—on the way back, Saskia actually said, "Look, I'm quitting. This is going nowhere." But I was hooked by what I saw, how beautiful it is to fly there, and we also considered maybe driving to the south of France there more often,

[01:08:44] ...that I then said, Saskia, before you quit, I'm starting. Then at least we can go flying together. And then not long after, that was three weeks later, in the autumn, I booked the paraglider course, well at least the basic course, and then started right away for a week, then continued accordingly the following spring. But that was basically the initial spark. Later on, it was the case that I fly significantly more, or even today, I fly significantly, significantly more than Saskia. Saskia also felt a lot of frustration in between because she was much more limited by time than I was, regarding what she saw. I actually got into flying through her, and then at some point I had overtaken her and was flying much more and much better.

[01:09:33] And when she flew with me, I was up top and she was down below, or whatever. It was also a bit stressful at times. But over the years, we managed to get that down pretty well.

[01:09:42] While preparing for this podcast, I was thinking to myself, well, Lucian lives in a place where, as you've already mentioned, he doesn't fly that often. Is your work in the podcast or blogging also a bit of a substitute for the fact that you don't get into the air as often?

[01:10:03] Ah, I've wondered about that too. I can't really answer it, because it would be interesting to see—if I lived in the mountains or by the mountains, would I blog and podcast less if I got to fly more? I don't know. For me, they're actually two completely different pairs of shoes. Although they deal with the same thing, it's always about paragliding, but basically they're two different hobbies, because for me, flying is really about experiencing the elements in that moment and being in the moment, dealing with what's happening right then and experiencing exactly what's going on at that very second.

[01:10:49] Writing, on the other hand, is more of a passion, because I also learned it from journalism; apparently, I'm quite good at being able to explain things relatively well and presenting complex matters in a simplified way so that people can visualize them. Or rather, I work as a science journalist, and you have to be able to read into topics quickly and pull out the most important points from complex subjects fast. And I think that's also something I do quite well in the blog, because I read through so much of the whole scene, and all the manufacturers and stuff like that, so I have a very good overview of what's going on where, what's really a new development, or something like that.

[01:11:39] and then also understanding relatively quickly what it's actually about, what the decisive point is. And that's what I enjoy doing. But where I would say, one thing is the hobby of being the "explainer," so to speak, and the other is the hobby of flying for myself.

[01:11:57] With all your work, whether it's blogging or the podcast, I assume you've learned a lot too. Was there ever anything in particular that stuck with you, like a specific podcast episode where you thought, "This has actually helped me personally with my flying"?

[01:12:13] Yes, I have one, yes, yeah, yeah, yeah. One episode, it's an episode with a flight instructor, Paul Seeren, and the episode—I don't know the number right now, I can add that in the show notes—the episode is called Kurvenlehre. And Paul Seeren is a flight instructor who also builds model aircraft, and he builds a special type of model aircraft that aren't remote-controlled, but are just set up in a way that they basically fly in circles, and there are actual competitions for who builds a model that stays in the air the longest. And these models have the ability to center themselves in the thermals. For that, they have to have a special setting for how the wing constraints and how the wing can work and stuff like that.

[01:13:03] And regarding this auto-centering of the models, Paul Seeren said, "Yeah, I'm going to test out how well that works with paragliders." And he tried it out and said, "Yeah, you can paraglide just as self-centeringly." And he explained in the podcast itself how that works. And I said, "Ah, that's something I want to try out." Since then—this podcast was, I think, two years ago or something—since then I've been working on doing less as a pilot and letting the glider do more when paragliding in thermals. The more intense, the stronger the thermals are, the more you still have to do as a pilot, simply because so many things are disrupted by the pendulum effect and such, and of course, the glider needs to stay open and not collapse or whatever.

[01:13:55] But with slightly weaker thermals, you can let the glider do a lot of the work. And that's something I'm still learning more about and practicing more, and I also find it interesting to see with every new glider I have as a test glider, how well can you do this now? So, it's basically a new task in my test catalog where I'll say in between, "Okay, glider, I'm curious to see how well you can center yourself," because every glider is actually a bit different in those aspects. So many things come into play, from curvature, to the twist of the outer wing, to how stiff the gliders are, how well they react to weight shifts or not. So they do it with varying degrees of success, but actually, all gliders can do it, and that's something I really learned and took away from the podcasts and what I still find a lot of fun when I say, "Hey, you're just letting yourself be flown by your glider,"

[01:14:59] and if it works, it's a great feeling.

[01:15:03] Last question. Christmas is coming up soon. What do you personally wish for—either for the podcast, for the blog, for the paragliding world, for the female paragliders? What would be a wish for you that has something to do with paragliding?

[01:15:27] If I had to make a wish, it would be that as few accidents as possible happen and that people—and me included—can have as much fun as possible while flying. Yes, without too many negative experiences.

[01:15:44] And is that something you also consciously address in your podcasts, or do you deliberately invite people who can provide input on that?

[01:15:54] Yes, definitely. It's quite common for topics like safety to come up in the podcasts, or I've invited people who had a bad experience and asked them how they dealt with it. What did you learn from it? Or I once had a woman who hadn't flown for a long time because of a bad experience, and then she started flying again and is now very enthusiastic about it; we talked about the switches that flipped and got her back into flying. I always find those to be the most interesting topics, and I notice it from the feedback I get—not always as a comment I can read, but also in emails where I get a personal story from the next person saying, "Hey, I experienced something very similar."

[01:16:43] Sometimes, depending on how good the story is, I'll say, I'll put that on the list; I'm not doing that as the next podcast because it's a similar topic again, but maybe I could do it in six months. But sometimes it's also just people saying, "Hey, that really helped me because I suddenly got an idea of how I might deal with it or that I should get help," or that in a few episodes, the topic of hypnosis, for example, kept coming up.

[01:17:12] And apparently, I haven't done it myself yet, but many people always say that they managed to overcome some flight phobias again with hypnosis.

[01:17:25] And since that came up several times, there were also people who said, "Hey, because of this podcast, I got in touch with this and that hypnotherapist, and it actually helped me or something." And I always find that great when I find out that, okay, the podcast really helped people. And then I don't care at all if it was just—even if it was only this one listener who tuned in and got something out of it—then this podcast was definitely worth it.

[01:17:57] Alright, Jan, I hope you can continue to do a lot of good with your contributions in the future and give many people something they can take with them when paragliding. And I especially hope for you that you keep the joy in it and can enjoy many beautiful flights yourself. I want to thank you now, not just on my behalf, but on behalf of everyone listening, for doing this and investing so much heart and soul into it. I believe there are few people who devote so much time to somehow bringing paragliding closer to others. Thank you very much, and I wish you a great 2025.

[01:18:34] Yes, thank you so much. The pleasure is all mine. And as long as I enjoy it, I'll probably keep doing this for quite a while. The beautiful thing is, in my life, I've actually had a very positive life so far, and I've always seen that whenever one thing eventually falls away, something else grows in its place that also brings me joy. So I'm not worried now if I ever lose the desire for paragliding or the paragliding podcast and stuff like that; something else will certainly come along. I have the joy right now, but there's no sign of it ending. So you'll still be hearing and reading a lot from me.

[01:19:14] I'm glad to hear that. I'm glad to hear that. Thank you very much.

[01:19:17] You're very welcome.

[01:19:24] That was the 150th anniversary episode of Podz-Glidz with me, Lucian Haas. My thanks go to Stefanie Westerhuis, who brought this idea to me in the first place—to interview me so that you, as bloggers and podcasters traveling through the cosmos of paragliding, could get a bit more of my story and my motivation.

[01:19:50] By the way, you can learn more about Stefanie, the meteorologist, in episode 106 of Podz-Glidz. It's worth giving it another listen. If you'd like to support my work on Podz-Glidz and Looglights, you can find all the important information on the website looglights.blogspot.com. There's a "Support" menu item there. See you soon. 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

Dans l'épisode anniversaire 150 de Podz-Glitz, Stephanie Westerhuis prend le rôle d'animatrice et interviewe Lucian Haas

Après avoir publié l'épisode 100 de Podz-Glitz il y a un peu moins de deux ans, j'ai reçu de la part des auditrices et des auditeurs plusieurs messages aux propos similaires : ils auraient en fait attendu ou espéré, pour le jubilé de mon podcast, en apprendre un peu plus sur moi en tant que créateur de Lu-Glitz et Podz-Glitz.

Main ne suis pas quelqu'un qui aime se mettre en avant. Mais quand ma partenaire de discussion Stephanie Westerhuis a dit lors de l'enregistrement de l'épisode 106 de Podz-Glitz qu'elle travaillerait également à la radio en tant que météorologue à l'avenir et qu'elle pouvait bien s'imaginer échanger les rôles au micro pour le prochain anniversaire et m'interviewer, la graine était plantée.

Désormais, le compteur d'épisodes de Podz-Glitz a effectivement atteint le cap des 150. J'ai repris contact avec Stephanie au préalable. Elle a réaffirmé son envie de changement de rôle. Et j'étais prêt à me lancer dans l'expérience.

Je n'ai donné aucune consigne à Stephanie sur ce qu'elle pourrait, pouvait ou devait me demander, mais je l'ai simplement laissée me surprendre. Je lui ai également laissé le soin de faire l'intro. Voici son résumé :

Lucian Haas est le blogueur et animateur de podcast de parapente le plus connu dans l'espace germanophone. Son blog Lu-Glitz va bientôt avoir 20 ans. Et le podcast Podz-Glitz fête également son 150ème anniversaire.

À cette occasion, je lui ai demandé s'il n'aurait pas envie d'offrir aux auditrices et aux auditeurs un aperçu de sa vie marquée par le parapente.

Il raconte comment il n'a commencé à voler qu' grâce à sa femme Saskia. Nous discutons de la manière dont il a acquis une connaissance immense en météorologie aéronautique uniquement par auto-apprentissage. Nous explorons la question du temps qu'il investit réellement dans son blog et son podcast, et s'il intégrera un jour de la publicité dans les podcasts pour pouvoir mieux financer son travail.

De plus, il donne des conseils pour savoir si un testschirm vous convient et partage ses réflexions sur les Zweileinern. Enfin, il révèle également ce qu'il a lui-même pu apprendre de son podcast.

Devenez un contributeur de Podz-Glitz et Lu-Glitz. Comment faire ? Toutes les infos ici :

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

Musique de cet épisode :

Piste : Crème Brulée | Artiste : The Soundlings

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=vAFQPhIc7-o>

Liens Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
- Instagram : <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>

- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glidz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfGfjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglidz>

Transcript

[00:00:06] **Lucian Haas:** Je me suis déjà posé la question aussi. Je ne peux pas y répondre, parce que ce serait intéressant de voir. Qu'est-ce qui se passerait si j'habitais près des montagnes ou à la montagne ? Est-ce que je bloguerais moins et ferais moins de podcasts si j'avais plus l'occasion de faire du parapente ? Je ne sais pas. Pour moi, ce sont en fait deux chaussures complètement différentes. Ça traite de la même chose, certes. C'est toujours question de parapente. Mais au fond, ce sont deux loisirs différents, parce que l'un est le loisir d'être le petit professeur, grosso modo. Et l'autre, c'est le loisir de voler pour moi.

[00:00:52] Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:56] le parapente. Aujourd'hui, avec moi en tant qu'invité dans mon propre podcast. Et

[00:00:57] du parapente. Aujourd'hui, je reçois en tant qu'invité dans mon propre podcast. Et

[00:01:04] Je suis Stefanie Westerhals, l'invitée du podcast numéro 106.

[00:01:10] Pour cet épisode anniversaire numéro 150 de Podz-Glidz, j'ai simplement inversé les rôles avec Stefanie. Et avec ça, je vous cède la parole. À vous.

[00:01:22] Lucian Haas est l'hôte du Gleitschirm-Blog et du podcast le plus connu de la région germanophone. Son blog Lu-Glidz va bientôt avoir 20 ans. Et le podcast Podz-Glidz fête également son 150e anniversaire. À cette occasion, je lui ai demandé s'il n'aurait pas envie d'offrir aux auditeurs un aperçu de sa propre vie, marquée par le parapente. Il raconte comment il n'a commencé à voler qu' grâce à sa femme Saskia. Nous discutons de la manière dont il s'est acquis une connaissance immense en météorologie de vol en autodidacte. Nous explorons la question du temps qu'il investit réellement dans les blogs et les podcasts, et s'il compte un jour intégrer de la publicité dans les podcasts pour mieux financer son travail.

[00:02:13] De plus, il donne des conseils pour savoir si une aile d'essai convient bien et partage ses réflexions sur les deux lignes. Et enfin, il révèle aussi comment il s'occupe pour son travail. Il raconte également ce qu'il a pu apprendre lui-même à partir de son podcast.

[00:02:27] D'ailleurs, je finance Podz-Glidz et LooGlides uniquement grâce aux contributions de mes auditeurs et lecteurs. Si tu veux aussi participer, tu trouveras toutes les infos nécessaires sur le Gleitschirm-Blog LooGlides, sur la page « Fördern ».

[00:02:46] Oui, bonjour Lucian. Oui,

[00:02:48] Salut Stefanie. Tu es nerveuse ? Euh, un peu. Je suis surtout curieux. On va voir ce que tu vas en faire. D'habitude, c'est moi qui pose les questions. D'habitude, c'est moi qui pose les questions. Et maintenant, me faire interroger à mon tour. Hm, on va voir.

[00:03:01] Je me suis dit que j'allais me lancer. On sait tous que tu es journaliste scientifique, animatrice de podcast, tu écris des blogs. Mais quel genre de pilote es-tu, au juste ?

[00:03:14] Je suis en tout cas un pilote qui aime beaucoup voler, qui essaie de voler beaucoup, mais qui ne peut pas accumuler autant d'heures de vol là où il habite, à Bonn — c'est plutôt une région de moyenne montagne — que ce que je pourrais probablement faire dans les Alpes. Pourtant, je réussis quand même à faire pas mal de décollages, car certains vols chez nous ne durent que trois minutes et il faut déjà remonter rapidement pour décoller à nouveau le même jour, alors qu'ailleurs, on volerait pendant des heures. Et je suis un pilote qui, je pense, vole probablement assez bien, mais qui n'est pas du tout orienté performance. J'aime bien faire des vols de distance, mais au début de ma carrière,

c'était encore passionnant de regarder les points et tout ça. Et même si je mets mes vols quelque part en ligne, je suis un pilote qui se soucie toujours des points. Mais pas pour grimper dans des classements, non, je suis vraiment plus un pilote de plaisir qui fait des vols de distance.

[00:04:07] Alors, ce n'est pas que je dis que je vais juste faire des virages un peu partout. Et je suis surtout quelqu'un, et ça a beaucoup à voir avec mes tests de voiles, quelqu'un qui aime beaucoup essayer des choses. Tant pour ce qui est des voiles que pour, par exemple, les conditions de flux ici. Je me demande simplement comment c'est là-bas, est-ce que la thermique y est vraiment forte ou pas ? J'ai différents modèles de thermique en tête et j'aime bien tester ça souvent. Et je ne fais pas la grande distance, je fais juste une thermique cinq fois pour essayer différentes choses.

[00:04:38] Quelle aile tu voles maintenant quand tu vas voler pour toi-même ?

[00:04:43] Je dirais que je fais vraiment 70 % de mes vols dans l'année avec des ailes de test. Et l'aile que j'ai encore pour moi, c'est plutôt l'aile d'hiver. C'est une Skyman Cross Country 2, que j'ai maintenant depuis quelques années. Je l'ai achetée à l'époque parce qu'elle a une maniabilité super facile. Elle est légère, je voulais quelque chose de léger aussi pour le Hike and Fly. Et elle n'est pas hyper orientée performance ou quoi que ce soit. Mais c'est celle que je vole toujours pendant les pauses quand je n'ai pas d'aile de test sous la main. Mais comme je l'ai dit, en fait, pendant la période thermique de l'année, j'ai presque toujours une aile de test avec moi. Et là, je vole toujours alternativement autre chose.

[00:05:24] Et comment ça se passe concrètement avec les tests ? Comment as-tu commencé et comment ça se passe maintenant ? Est-ce qu'on t'envoie les ailes en masse et tu dois te libérer du temps pour réussir à les faire voler ? Ou est-ce que tu regardes ce qui sort et que tu vas voir les revendeurs de manière proactive pour leur demander de te les envoyer ?

[00:05:46] D'une part, ça a commencé quand je me suis dit un jour que je pourrais aussi écrire un test d'aile sur mon blog. Et là, je me suis dit que je voulais m'acheter une nouvelle aile prochainement. C'était quand, j'ai commencé ? Il y a plus de dix ans que j'ai commencé les tests. À ce moment-là, je me suis dit : je veux acheter une nouvelle aile. Je vais juste tester quelques modèles et j'écirai un truc là-dessus. Je pense que mes premiers tests se lisaient peut-être assez bien, mais à l'époque, je n'étais pas encore du tout expérimenté, que ce soit pour les tests, ce qui compte pour moi ou ce qui est réellement important.

[00:06:19] À ce moment-là, je pense que les gens pouvaient déjà en tirer quelque chose. Mais aujourd'hui, après avoir testé énormément de modèles, j'ai une bien meilleure base de comparaison en tête. Genre, comment celui-ci vole par rapport à une autre aile ou aux différents types d'ailes qui existent. Pour les ailes de test, d'une part, c'est parfois les fabricants qui m'écrivent ou m'appellent et me disent : Lucian, on vient de sortir la nouvelle aile XYZ, ça te dirait de la tester ? C'est une option. L'autre option, c'est que je contacte le fabricant, parce que j'essaie toujours de me faire une image aussi large que possible de ce que le marché propose actuellement. Même si je dois ajouter que, dans la pratique, je teste presque, ou plutôt pas presque, mais en fait seulement encore des ailes de catégorie B.

[00:07:07] D'une part, parce que je suis moi-même à l'aise dans la classe B et que je vole avec. Je vole parfois aussi avec une aile C pour voir ce que ça donne, mais pour les tests, je veux vraiment avoir une vue d'ensemble du marché la plus large possible. Et si je disais maintenant que je teste une aile B, puis une aile C, deux liners, puis encore une A et ensuite une D légère ou quoi que ce soit, je ne pourrais pas faire de comparaison pour chaque aile individuelle. Je ne pourrais pas faire de déclaration comparative pour les ailes individuelles parce qu'elles sont simplement si différentes par type. Mais si je dis maintenant que je teste principalement des ailes B, il y a aussi d'énormes différences entre une Low-B et une High-B et tout le reste. Mais malgré tout, j'en ai testé tellement maintenant que j'ai une sorte de bon pool de comparaison mémorielle pour dire ce qu'elle fait bien, ce qu'elle ne fait pas si bien, ce que j'aime et ce que je n'aime pas tant sur celles-ci.

[00:07:58] Et voilà comment ça se passe. Il y a les fabricants que je contacte et je leur dis : je serais intéressé par telle ou telle aile. J'ai généralement une liste d'ailes que je trouverais intéressantes pour le marché ou pour lesquelles je pense qu'il y a une nouvelle fonctionnalité. Je veux juste voir si je sens quelque chose avec. Est-ce que ça fait quelque chose ? Donc, je sélectionne ensuite les fabricants et je les contacte. Mais tous les fabricants ne se mettent pas tout de suite à

crier "Hourra" en disant : "Oui, Lucian, on t'envoie l'aile pour le test."

[00:08:26] Ou alors, il y en a quelques-uns qui disent : « Oui, mais on a... » enfin, ils n'ont qu'un pool relativement petit de voiles de test. Et je suis quelqu'un qui dit : « Écoutez, je ne veux pas juste avoir la voile pour le week-end, je veux la garder plus longtemps parce que je veux vraiment la tester plus en profondeur. » Et il y a aussi le fait que je n'habite pas dans les Alpes, mais ici à Bonn ; même si je vais dans les Alpes, je n'ai pas toujours les meilleures conditions de vol de distance ou de thermique de manière régulière. Pour cette raison, un test peut prendre plusieurs semaines chez moi, surtout si la météo est pourrie, comme ça a été beaucoup de fois au printemps cette année par exemple. Tout ça a traîné très longtemps. Je dois alors dire aux fabricants : « Oui, vous devez être capables de vous passer de la voile pendant au moins quatre semaines. »

[00:09:11] Et certains d'entre eux déclinent rapidement ou disent, « oui, demande-nous à nouveau à l'automne quand la saison principale de tests sera terminée » ou quelque chose comme ça. Il faut donc toujours un peu négociateur. Mais quand on joue sur plusieurs tableaux et qu'on a différents fabricants, il y a presque toujours quelqu'un qui a quelque chose de libre, et là je dis : « d'accord, alors je prends celui-là maintenant ». Et comme ça, presque toute la saison de thermique est bouclée, à part de courtes pauses. J'ai rarement de vrais chevauchements où j'ai deux ailes en même temps, j'essaie aussi de l'éviter. Il y a des phases courtes où je vais voler avec ma propre aile le week-end, et après je repars sur les autres. Bien que voler avec sa propre aile soit aussi toujours très bien pour se recalibrer un peu par rapport à ses propres références, pour se dire : « ah, là c'était, ah, d'accord, oui, ça correspond quand même ».

[00:09:59] Est-ce qu'il t'est déjà arrivé de recevoir une aile, de la piloter et de te dire : « Ce n'est tout simplement pas mon aile », au point de ne même pas vouloir écrire de référence dessus, parce que tu ne veux pas écrire de choses vraiment négatives ?

[00:10:17] C'est arrivé une fois, et j'en suis désolé parce que je pense que je n'ai probablement pas rendu justice à l'aile. Ce n'était pas ces dernières années, ça remonte à un certain temps. Avec le temps, j'ai appris. Enfin, pour moi, il y a beaucoup d'ailes avec lesquelles je fais le premier vol et je me dis : "Oh mon Dieu, c'est quoi ça ? Oh, comment ça, il ne tourne pas ici et tout le reste." Je dois ajouter que surtout chez nous dans les plaines, on a quelques collines de décollage, là tu as une chance d'entrer dans une thermique. Si tu ne captes pas cette thermique et que tu n'es pas dedans avec le premier tour, alors c'est perdu, tu te retrouves en bas. Tout simplement parce qu'on n'a pas la hauteur correspondante et qu'on n'a pas de thermique alternative.

[00:11:04] ceux qu'on peut encore approcher. Et c'est quand tu pars en vol avec une aile que tu n'as jamais pilotée auparavant et que tu fais le premier tour. Et tu la pilotes, bien sûr, avec la technique de pilotage dont tu as l'habitude ou que tu as acquise avec les ailes précédentes pour la phase où je l'ai pilotée. Et puis il arrive qu'une aile ne corresponde pas du tout. Avant, c'était peut-être une qui devait toujours être un peu freinée, sinon elle plongeait tout de suite. Alors je pilote la suivante de la même manière. Et elle ne supporte pas du tout le frein extérieur et ne tourne plus du tout. Et j'amorce un virage et je me dis : "Bon, quand est-ce que le virage arrive ?" Pour finalement réaliser : "Oh mon Dieu, je ne vais pas m'amuser avec cette aile." Mais avec plus de vols, on finit par remarquer un jour : "Ah ok, non, si tu ouvres complètement le frein extérieur sur celle-ci et que tu amorces le virage avec un petit coup de poids,"

[00:11:58] ... alors, tout d'un coup, il se met magnifiquement dans la courbe et on peut aussi encore en tirer des thermiques assez serrées. Mais ce sont des choses d'expérience que j'ai apprises avec les années, et j'ai appris de plus en plus comment il faut en fait s'adapter un peu à tous ces différents ailes au niveau de la technique de pilotage. Et quand on fait ça, on remarque très souvent qu'il n'existe pratiquement pas d'ailes vraiment pourries, genre celles que je ne voudrais même pas piloter. À moins qu'il y ait des ailes où tu remarques déjà qu'en fait, elles sont plutôt bonnes, mais qu'elles ont certains petits défauts. Par exemple, tu as une aile qui vole merveilleusement bien, mais qui a toujours tendance à dépasser au décollage. C'est devenu moins fréquent maintenant, parce que la plupart des ailes ont aujourd'hui des profils qui amortissent énormément et qui ne partent pas vers l'avant, ne font pas de cabrage.

[00:12:49] Mais il y en a eu pendant un moment qui seVOLaient super bien en thermique, mais au décollage, il fallait toujours les freiner terriblement, les retenir, ou faire quelque chose dans le genre. Et c'étaient des modèles pour lesquels je me disais : OK, c'est pour ça que je ne rends pas la voile maintenant. Mais je le note quand même, je l'écris dans mon rapport de test en conséquence. Même si avec les années, j'ai remarqué qu'il devient de plus en plus difficile de trouver

de vrais défauts sur les voiles. Apparemment, le développement du logiciel et tout le reste a tellement progressé que je n'ai pas eu de voiles ces dernières années que je pourrais dire : non, je ne la recommanderais à personne, ou autre chose, enfin, pas comme un tout, mais que je déconseillerais carrément.

[00:13:36] Est-ce que tu dirais que les ailes sont toutes très similaires maintenant et qu'elles ne progressent plus autant, ou est-ce que ce n'est pas du tout le cas ?

[00:13:47] Non, ce n'est pas du tout le cas. Même si je dirais que l'écart entre les différences s'est un peu réduit. Autrefois, il y avait vraiment des ailes qui étaient de véritables béquilles de performance et d'autres qui étaient vraiment bien en avance techniquement. Mais aujourd'hui, c'est en fait... C'est en fait comme si, quand tu as une aile High-B moderne de n'importe quel fabricant, il y a bien sûr encore des différences de performance notables, mais cette plage s'est nettement réduite. Probablement aussi parce qu'en haut, on ne peut plus tirer beaucoup plus, et par le bas, elles se rapprochent, même les ailes peut-être moins sophistiquées se rapprochent d'une certaine manière de cette moyenne et sont alors meilleures en termes de performance.

[00:14:34] Là où il reste encore des différences, c'est simplement... c'est vraiment dans le pilotage et là, chaque fabricant et parfois même d'une aile à l'autre ou selon les pilotes testeurs, on remarque qu'ils ont des manières typiques de régler les choses, comme ils règlent le frein. On remarque vraiment ces différences en vol et là, c'est vraiment le cas : chaque réglage de frein nécessite une manière de piloter différente. Comme je l'ai dit, parfois il faut intervenir avec le frein extérieur, parfois il faut laisser le frein extérieur tourner en permanence. Il y en a certains où tu remarques, ok, il ne va pas. Il ne va pas immédiatement, tout de suite dans le virage, parce que par exemple l'aile extérieure est peu freinée vers l'extérieur, mais le premier effet de freinage intervient plutôt au milieu de l'aile ou au milieu de la moitié de l'aile, de l'aile latérale, comme ça.

[00:15:21] Ils ne vont pas tourner aussi brusquement dans le coin au début, mais si tu leur laisses une demi-seconde de plus, ça devient en fait tout aussi bien. Ce sont des choses pour lesquelles je dirais qu'il y a encore des différences notables entre les fabricants ou entre... les ailes. Mais c'est aussi très bien, parce que je pense qu'on a vraiment le choix. Donc pour les gens qui achètent des ailes, du moins s'ils sont dans une gamme de poids où il y a beaucoup de choix, ils ont vraiment le choix, ils peuvent dire : là, je peux choisir selon mes préférences. Je veux une aile réactive ou je veux une aile qui glisse très calmement. Je veux une aile qui prend les virages très brusquement ou une autre où tu te dis : non, je n'en ai pas besoin du tout, je veux juste planer tranquillement ou autre chose.

[00:16:07] Je ne veux rien qui me transmette, d'une quelconque manière, une sensation d'excitation en tant que pilote. Je veux voler aussi calmement que possible, c'est là que je me sens le mieux en l'air et que je m'amuse le plus. Et là, je dirais qu'il y a désormais un choix vraiment immense.

[00:16:22] Tu as quelques conseils sur ce qu'on peut faire quand on cherche une nouvelle aile et qu'on prend une aile de test, ou que la plupart des gens n'ont pas l'occasion d'en tester dix ? On peut peut-être en trouver une ou deux, on fait le premier vol et on n'est pas si sûr. Est-ce que c'est l'aile ou est-ce que je n'ai tout simplement pas encore bien compris comment fonctionne, par exemple, l'impulsion de freinage ? Alors, qu'est-ce que tu peux recommander pour arriver à apprendre à piloter correctement l'aile en seulement quelques vols et pouvoir ensuite décider si ça me plaît ou pas ?

[00:16:59] Le grand conseil que tout le monde donne, c'est le Ground Handling, le Ground Handling, le Ground Handling. Alors, quand je reçois une nouvelle aile, j'essaie d'abord de la tester en Ground Handling et on peut déjà comprendre énormément de choses avec ça. Rien que pour le comportement de gonflage, le comportement de celui-ci, c'est vraiment le gonflage avec différentes techniques, aussi différentes vitesses, où je me dis, d'accord, je tire maintenant nettement sur l'aile, comment l'aile réagit-elle alors ? Est-ce qu'elle se replie à l'avant ou est-ce qu'elle monte vite ou est-ce que tout ça reste quand même très tranquille ? Je laisse l'aile complètement longue. Je laisse l'aile complètement longue, je tire en fait seulement avec le poids du corps pour monter. Est-ce que l'aile monte du tout ?

[00:17:44] Est-ce qu'il monte tout droit ? Ou bien, beaucoup de voiles, quand on les déploie juste avec le poids, cet élan de poids, selon que la direction des suspentes est plate et étirée ou peu importe, il y en a beaucoup qui plient au milieu et où les oreilles arrivent un peu plus tôt avant que le milieu ne remonte. Tester simplement ça pour se rendre compte, d'accord, quelles... difficultés un tel voile peut me poser au démarrage. On peut aussi, au sol, quand le voile est

au-dessus de soi en maniement au sol, tirer vraiment doucement sur le frein des deux côtés et juste regarder le bord de fuite pour voir où se produit le premier impulsion de frein ou la première déviation de frein, où ça commence ?

[00:18:31] Est-ce que c'est sur toute la largeur ? Est-ce que c'est seulement au milieu de chaque aile ? Est-ce que c'est plutôt accentué sur l'œil ? Et avec un peu d'expérience ou quelque chose du genre, on peut en déduire un peu comment une aile va probablement réagir en l'air. Et ça peut m'aider quand j'irai voler plus tard et que j'aurai vu, d'accord, c'est une aile qui, d'après ce que je vois, semble plutôt diriger les ailes extérieures que le milieu de l'aile. C'est là que je me dirai : maintenant, je vais simplement amorcer un virage et voir à quelle vitesse elle tourne vraiment avec une amorce de virage très simple... sans transfert de poids, voir à quelle vitesse elle tourne rapidement. Ce sont des choses qu'on peut un peu estimer et comparer.

[00:19:18] J'ai vu ça, je m'y attendais déjà. Est-ce qu'il fait ça aussi ? Mais ce que je trouve toujours intéressant aussi, surtout quand on a une thermique qui vole relativement bien ou qui monte bien, une thermique de maison qui est toujours là, c'est qu'avec une voile de test, on ne doit pas juste se dire : « Ah, je tourne et je me réjouis, je veux voler ». Si on a une voile de test, on devrait vraiment se dire : « Je veux la tester pour savoir si elle me convient ou pas ». Et alors, il faut vraiment se dire : « OK, je sors de cette thermique avec la technique que j'utilise toujours, puis je me laisse peut-être redescendre à côté, 200 ou 300 mètres, puis je rentre à nouveau dans cette thermique et j'essaie, je teste simplement une autre technique de pilotage ». Qu'est-ce que ça veut dire, une autre technique de pilotage ? OK, je pilote maintenant avec le frein extérieur complètement libre.

[00:20:03] Qu'est-ce que fait l'aile à ce moment-là ? Est-ce qu'elle part tout le temps vers l'avant et est-ce que je dois... En fait, j'ai l'impression que je dois la piloter. Constamment, constamment la rattraper. Est-ce que c'est trop nerveux pour moi ou pas ? Ou est-ce qu'elle fait quand même des vols très calmes, des cercles tranquilles à ce moment-là ? Ce sont plein de choses qu'on peut tester en conséquence. Ce qui fait aussi partie d'un vol d'essai classique pour moi, ce sont simplement les nœuds et les roulis. Pas besoin de gros Wing-Over ou quoi que ce soit, mais juste pour pouvoir comparer les ailes, pour dire : d'accord, je fais l'introduction du mouvement de nœud aussi identiquement que possible et je regarde, d'accord, à quelle vitesse une aile prend ce déport vers l'avant et à quelle vitesse elle se rattrape quand je ne force pas davantage.

[00:20:49] Et de la même manière pour le roulis, je me dis : d'accord, je vais d'abord rouler uniquement avec du poids et faire les mêmes mouvements de roulis sur chaque aile pour voir à quelle hauteur elle se met en roulis toute seule avec le poids, et à quel point elle est déjà stable après le premier et le deuxième roulis. Enfin, à quel point elle se laisse emporter et revient immédiatement à la neutralité, et à quelle vitesse elle se stabilise à nouveau. Ce sont aussi des choses à partir desquelles on peut déduire comment ces ailes se comportent finalement dans de l'air plus dynamique, c'est-à-dire quel niveau de nervosité elles transmettent à l'utilisateur. Et l'autre chose, c'est vraiment le ressenti, c'est-à-dire être assis dans le sellette et voir à quel point je suis secoué par cette aile ou quelle quantité d'informations fines je reçois réellement de cette aile, pour la plupart.

[00:21:40] Et est-ce que c'est quelque chose qui me plaît ? Enfin, j'aime bien avoir beaucoup d'informations. Ou alors il y a quelqu'un qui dira : non, c'est trop pour moi. Quand on vole une aile et qu'après une heure on se dit : "là, mon niveau d'adrénaline est trop haut", ça peut bien sûr parfois être dû aux conditions météo, mais parfois ce sont simplement les ailes elles-mêmes qui sont beaucoup plus "parlantes" que d'autres, au point que si on n'a pas encore beaucoup d'expérience en vol, ça peut devenir vraiment épuisant. Et là, ce serait le genre de chose où on se dirait : "OK, alors je vais peut-être plutôt choisir l'aile avec laquelle tu te sens simplement plus à l'aise en vol, parce qu'au final, ça sera plus amusant."

[00:22:19] Qu'est-ce que tu penses du développement des deux lignes ? Il y a beaucoup de deux lignes C depuis un ou deux ans. Bientôt, on aura peut-être les premières deux lignes B. Est-ce que tu t'en réjouis ou est-ce que ça te donne un peu le ventre noué ? Qu'en penses-tu ?

[00:22:35] Alors, je pense que les deux lignes en catégorie B ne vont pas arriver, du moins pas de sitôt. Parce que pour ça, il faudrait d'abord que toute la norme EN soit modifiée. Et je ne pense pas que quelqu'un veuille vraiment forcer les choses pour le moment. C'est pourquoi, pour des raisons de certification à elle seule, les ailes en B resteront toutes des trois lignes, ou du moins très majoritairement dans le haut de la catégorie B. Les deux lignes et demi va probablement

s'imposer comme standard, avec l'aile extérieure suspendue comme un deux lignes et l'aile centrale comme un trois lignes. Et on voit déjà qu'en fait, presque toutes les marques qui sortent de nouvelles High-B, pas toutes, mais très, très beaucoup, tendent déjà dans cette direction et construisent les ailes en conséquence.

[00:23:22] Pour les deux lignes de catégorie C, je pense que c'est une, de tout ce que j'entends et aussi de ce que j'ai déjà volé avec des deux lignes, c'est vraiment une autre façon de piloter grâce à la très bonne direction via la B, mais c'est une super forme pour le vol axé sur la performance.

[00:23:42] C'est certainement quelque chose, mais là où je vois les problèmes principaux, c'est qu'avec cette conception des deux lignes de classe C, on peut entraîner beaucoup moins de choses. Il s'agit principalement des cours SIV et du fait qu'on ne peut plus déclencher de fermetures correctes, ou autre chose. Je pense qu'à mesure que l'on vole plus longtemps sur des deux lignes, et aussi pour beaucoup de ces manœuvres ou non-manœuvres, mais plutôt pour les réactions de l'aile qui, dans les cas extrêmes, sont plus rares mais peuvent devenir plus violentes, on s'entraîne beaucoup moins là-dessus. Et c'est un peu comme si l'écart de sécurité se creusait. Les ailes deviennent plus stables et donc plus sûres d'un côté, mais de l'autre, quand ça part, d'après tout ce que j'entends, elles réagissent généralement de manière plus violente que les trois lignes correspondantes et

[00:24:37] ...elles ont tout simplement une exigence bien plus élevée pour que le pilote puisse rattraper ça. Et d'après ce que j'entends aussi, je veux dire, les deux lignes de catégorie C ne sont pas sur le marché depuis si longtemps, mais on commence à voir un peu que les chiffres d'accidents avec les deux lignes de C sont proportionnellement plus élevés que ce qu'on avait avant avec les trois lignes de C. Et c'est déjà un signal qui montre qu'il faudrait regarder ça de plus près et où, je pense, par expérience, on finira vraiment par dire : ne laissons pas les deux lignes passer en catégorie B. Parce que si les pilotes moins expérimentés ont encore moins de possibilités d'entraînement, ils n'ont en fait aucune chance de se préparer correctement à de telles situations extrêmes.

[00:25:25] As-tu déjà eu un accident toi-même ?

[00:25:28] Non, du moins pas un que l'on pourrait qualifier de véritable accident. J'ai déjà eu quelques atterrissages difficiles, même des trucs où le talon m'a fait mal pendant une bonne partie de la journée après. J'ai aussi déjà fait une sorte de chute sur le cul, où je suis pratiquement glissé devant le protecteur et j'ai senti que ça m'avait bien tiré dans le dos, et j'ai eu des tensions pendant un certain temps après. Mais un vrai accident, où je me serais blessé durablement ou où j'aurais dû aller à l'hôpital ou autre chose, je n'en ai jamais eu. Il y a eu un cas, mais ça remonte loin dans ma carrière de pilote, j'étais à Norma, c'est un décollage en Italie. Et là, le vent est venu un peu de biais et je me suis dit qu'il y avait un décollage alternatif, un truc un peu escarpé ou je ne sais quoi.

[00:26:19] Là, j'ai décollé, mais le vent de travers m'a complètement emporté et je me suis pris un sacré coup contre un rocher qui était là. Je me suis bien écorché le genou. Mais je me suis dit que s'il avait manqué ne serait-ce qu'un peu d'énergie, je me serais probablement cassé le tibia, à peu près. C'était juste une impression, même si j'ai eu un gros bleu après. Pour moi, à ce moment-là, c'était un peu le déclic, je me suis dit : non, Lucian, sur des sites de décollage aussi exposés avec du vent de travers ou autre, tu ne fais plus ça. Et je suis quelqu'un de très têtu sur ce point, je m'impose ces règles moi-même et je les respecte vraiment.

[00:27:04] Tu voles depuis très longtemps maintenant. As-tu l'impression que c'est simplement dans ta nature de voyager comme ça, au point de n'avoir jamais eu d'accident ? Ou as-tu simplement eu de la chance ? Ou es-tu vraiment quelqu'un qui, dès la première année de vol, était déjà conscient que c'est un sport à risque et que tu t'imposes ces et ces règles pour rester toujours sans accident ?

[00:27:27] Tout le monde veut voler sans accident. C'est donc évidemment mon objectif. Je suis certainement un pilote, oui, je dirais que je suis un pilote très réfléchi. Ça ne veut pas dire que je suis un pilote sans risque, mais je réfléchis à ce que je fais et parfois, même quand je n'ai pas de grand objectif précis, je me dis : je n'ai pas besoin de m'engager dans cette zone de Lee là-bas, je sais que c'est une zone de Lee. Je monteraï probablement, mais je n'en ai pas besoin maintenant. Je peux faire autre chose avec cette journée de vol. Je suis plutôt du genre à réagir sur le moment. Comme je l'ai dit plus tôt, je ne suis pas un pilote axé sur la performance qui se dit : je dois faire cette immense distance maintenant. J'aime juste voler et essayer des choses. Et ce qui s'ajoute à cela, c'est que j'ai appris ou compris très tôt dans

ma carrière de pilote que je dois comprendre la météo.

[00:28:21] Je veux savoir ce qui se passe au niveau de la dynamique des fluides ou de l'aérodynamisme dans l'air, tout simplement. Et je me suis donc plongé dedans petit à petit. Et comme je vois que très, très souvent les accidents sont liés à la météo, je dirais qu'avec une bonne compréhension de la météo et, en même temps, une attitude où je me dis que si c'est trop risqué ou que le risque est trop grand, je préfère me retenir, je m'en sors plutôt bien. Et c'est certainement un point qui explique pourquoi je n'ai pas encore eu d'accident en tant que tel. Même si je dois dire de la même manière que c'était il y a un an ou deux,

[00:29:07] je me suis lancé et j'ai alors constaté que je n'avais pas fermé les sangles de jambes. Je ne me suis pas envolé, mais je m'en suis rendu compte pendant la course de décollage et j'ai immédiatement annulé. C'était une situation classique, bla bla bla, au décollage, dix autres personnes, on discute. Et là, quelqu'un est arrivé, m'a demandé quelque chose et est reparti. Et paf, je me suis laissé distraire de ma routine de décollage pourtant très méticuleuse et j'avais un sellette où, comme la poche de jambes était fermée, on ne voyait pas que les sangles de jambes étaient encore ouvertes. Et là, je commence à courir et je sens que ça me tire le sellette vers l'arrière. J'ai immédiatement lâché les freins. Et je suis retombé un peu dans les ronces en bas, puis je suis redescendu. Tout était safe, ce n'était pas grave du tout, absolument pas grave.

[00:29:52] C'était aussi pour moi un genre de « réveil », pour me dire : « Hé, même si tu vérifies tout avec beaucoup de rigueur, ce genre d'erreurs peut quand même arriver, surtout à cause de distractions. » Et là, je me dis plutôt : « OK, alors mieux vaut faire un pas en arrière et réfléchir à comment je peux réussir à éliminer complètement ces sources d'erreurs. » On ne peut jamais être infailible, mais il faut quand même se le rappeler plus fortement, se dire : « Quand je suis au décollage, même s'il y a cinq personnes derrière qui veulent partir, ça ne prend souvent que dix ou quinze secondes pour faire un check rapide, un check de cinq ou sept points selon le sellette que tu as, ou quelque chose du genre, et je dois vraiment me dire que je vais les passer tous de manière très cohérente. »

[00:30:40] Jusqu'à ce que, est-ce que mon accélérateur est attaché comme point d'ancrage, par exemple. Oui, parce que quand tu sors. Quand tu décolles et que tu te rends compte, oh, là, le crochet Brummel s'est encore détaché, c'est aussi nul. Et quand on s'habitue vraiment à ça et qu'on se dit, je l'applique aussi en principe, alors on gagne beaucoup.

[00:30:57] Tu as mentionné la météo tout à l'heure. Aujourd'hui, il y a même des conférences et des ateliers sur le sujet, mais au départ, tu n'as pas fait d'études de météorologie comme moi, par exemple. Comment en es-tu venu à approfondir le sujet et surtout, comment as-tu fait ? Est-ce que tu as eu un livre qui a eu une grande influence sur toi ? Ou est-ce que tu as épluché des rapports d'accidents ? Enfin, qu'est-ce qui t'a amené à pouvoir te considérer aujourd'hui comme un vrai pro de la météo ?

[00:31:28] Je peux te raconter le début de l'histoire. À ce moment-là, je venais juste d'obtenir mon permis de conduire.

[00:31:34] C'était en quelle année ?

[00:31:36] Oh, en 2006.

[00:31:39] Et on était en sortie avec le club à Greifenburg. Et à ce moment-là, je n'avais pas encore beaucoup volé en thermique.

[00:31:50] Et les conditions de thermique étaient superbes, je vole, je tourne, je monte et je suis trop content, tout ça. Mais comme c'est quand on ne vole pas encore beaucoup, après une demi-heure ou trois quarts d'heure de thermique, tout était un peu turbulent et tout le reste, du moins pour moi à l'époque. Alors je me suis dit : maintenant, j'aimerais bien aller atterrir. Donc je pars et je vais atterrir. Mais là où je suis sorti, ça ne descendait pas. Ce n'était pas une journée de surdéveloppement où ça porte partout. Il y a juste un phénomène, ou il y a un phénomène à Greifenburg, où parfois une convergence relativement grande s'installe au-dessus de la vallée et au-dessus de l'atterrissage de Greifenburg. Et quand on décolle relativement haut là-bas, il peut arriver qu'on tombe dans cette convergence.

[00:32:35] Et là, on passe au-dessus de l'atterrissage et on se dit que ça devrait normalement descendre. En cours de météo, j'ai appris que le vent monte sur les versants et qu'il descend toujours dans la vallée. Et là, tu es au milieu de la vallée et ça ne descend pas. Et je suis resté à voler là-bas. Et plus je restais longtemps à voler là-bas, partout où j'allais,

ça ne descendait pas.

[00:32:56] Je n'ai pas volé très loin non plus, parce que je me disais que ça devait forcément être comme ça ici. Mais plus ça durait, plus c'était naturellement inconfortable pour moi. Et je me suis dit : "Hé, c'est pas possible de se lancer dans un sport où tu voles sans savoir pourquoi telle chose se passe comme elle se passe. Au moins, avoir une idée générale." Et là, je n'avais vraiment aucune idée. Ça ne collait avec aucun des modèles ou des concepts que j'avais appris jusqu'alors. Alors je me suis dit que je devais m'y plonger davantage. Peu de temps après, ça n'a pas duré longtemps, j'ai atterri, j'étais en bas, mais je me suis dit : "Ok, Lucian, tu dois apprendre à mieux comprendre la météo."

[00:33:41] Et j'ai commencé à lire pratiquement tout ce que j'ai pu mettre la main dessus concernant la météo. Je me suis commandé les livres correspondants. Pas des ouvrages spécialisés en météo, comme ceux que tu as peut-être... eus dans tes études, mais plutôt la littérature météo générale, ce genre de trucs que tu trouves sur Amazon, comme un simple cours de météorologie pour la montagne et les images de nuages, pour apprendre et tout ça. J'ai commencé à lire ça et à essayer de me représenter les choses. Mais j'ai vite remarqué que beaucoup de ces livres météo et de la théorie météo qui existe, ainsi que ce que les météorologues apprennent, ne couvrent pas vraiment ce que nous, en tant que parapentistes, vivons concrètement.

[00:34:32] Je peux confirmer ça. Les livres que l'on lit dans les études de météorologie ne t'aident vraiment pas du tout à comprendre les phénomènes de parapente par la suite.

[00:34:41] Oui, parce que chez nous, c'est à si petite échelle. Tu voles en pente et là, tous les 50 mètres, c'est en fait une autre masse d'air qui se déplace d'une manière ou d'une autre. Et les météorologues pensent que c'est le chaos. Enfin, ils ont peut-être en tête que beaucoup de choses se passent de manière chaotique dans l'atmosphère. Mais quand ils calculent leurs modèles avec un espacement de grille de deux kilomètres, jusqu'à huit ou même plus, tout ça n'a tout simplement pas lieu ou est juste inclus de manière totalement paramétrée dans certaines formules. Mais on ne peut rien en déduire par soi-même.

[00:35:21] Et qu'est-ce qui a finalement permis ce déclic ? Ce déclic dans la compréhension de la météo, si on veut ?

[00:35:28] D'une part, comme je me suis plongé dedans assez vite, j'ai remarqué que je savais maintenant nettement plus de choses que les autres. Simplement par intérêt personnel. Et parce que j'ai toujours regardé avec la perspective du parapente et que j'ai commencé à regarder des trucs. OK, que disent aussi les prévisions sur Internet ? Quelles données trouve-t-on là ? Et qu'est-ce que je vis réellement au décollage, ou autre chose, et comment j'ai appris de mieux en mieux à mettre tout ça en relation ? Et à l'époque, j'ai commencé, pour le club où je suis ici, le DGC Siebengebirge, à écrire chaque week-end une prévision météo ou une prévision météo pour le vol. Où et comment on peut voler samedi et dimanche.

[00:36:13] Et j'ai toujours un peu décrit comment était la météo. À l'époque, c'était une période où il n'y avait pas encore Windy, Meteoparapont ou autre, mais il n'y avait vraiment que le centre météorologique ou wetter3.de, où on pouvait déjà lire des cartes GFS et tout ça, mais elles étaient toutes très grossières. Pourtant, si on avait un peu de compréhension et qu'on pouvait aussi regarder des cartes météo en altitude, des cartes de vent en altitude et tout ça, d'un coup, il y en avait un qui pouvait expliquer aux gens bien plus ce qui allait se passer que ce qu'on peut normalement faire. Et très vite, ce n'était plus seulement les gens de mon club qui regardaient ma météo, mais en fait presque tous les pilotes ici quelque part dans la région ont commencé à consulter ces pages.

[00:37:01] J'ai fini par commencer à écrire ça sur mon blog à un moment donné. Et pour chaque week-end, il y avait quasiment la météo de vol du week-end de Lu-Glidz. Et ça a fini par toucher des cercles de plus en plus larges. Je m'adressais toujours aux régions ici autour de Bonn, principalement la région de l'Eifel en tant que moyenne montagne. Mais il y avait aussi des gens qui habitaient parfois en Forêt-Noire et qui me lisaient quand même. Parce qu'ils disaient que je leur donnais parfois plus d'infos supplémentaires qu'ils ne pouvaient pas voir ailleurs. Aussi ce qui est un peu l'évaluation de la situation météorologique générale et tout ça. Et avec cette rédaction très régulière, j'ai aussi appris énormément de choses.

[00:37:40] Parce qu'il faut s'en occuper constamment, bien sûr. Et chaque semaine, je veux dire que le simple fait d'écrire la météo du week-end m'a toujours poussé à faire des recherches. Sinon, ça me coûtait toujours environ deux

heures de travail. Mais en même temps, c'était deux heures d'entraînement pour moi, où j'apprenais toujours plus. C'est comme ça que j'ai surtout appris sur le tas, par immersion. Et avec le temps, oui, on devient de plus en plus précis dans la façon dont on peut décrire les choses, ou ce que l'on peut mettre en relation avec sa propre expérience, la météo de vol, ses propres sensations de vol et tout ça. Alors qu'au début, je me concentrais vraiment sur ce que l'on pouvait tirer directement des modèles, j'ai appris avec le temps à décrire des choses qui ne figurent peut-être même pas dans tous ces livres de météo.

[00:38:33] Les conditions de flux le long d'un versant ou la façon dont les thermiques s'y répartissent à certains points, là où on trouve le plus souvent des thermiques en amont sur le plan aérodynamique selon certaines formes de versants, et tout ça. Beaucoup de choses que j'ai simplement testées avec le temps, des théories que j'ai développées et que j'ai finalement confirmées quand je les ai découvertes moi-même, pour pouvoir ensuite dire : d'accord, je vais encore raconter ça. Et j'ai écrit quelque chose pour le magazine du DAV et je l'ai mis par écrit. Et avec le temps, tout cela a pris de l'ampleur, au point que j'ai maintenant un véritable fonds de théories, non seulement inventées par moi-même, mais aussi nées de mon expérience personnelle, que j'ai mis de côté en conséquence.

[00:39:20] que je peux transmettre à beaucoup de monde. Et je vois que beaucoup en profitent. Je vois aussi que j'en profite moi-même quand je respecte parfois mes propres théories. Souvent, j'oublie et je vole juste comme ça, et après coup je me dis : Lucian, tu avais pourtant dit que dans de telles conditions, tu devrais regarder devant. Pourquoi ne l'as-tu pas fait ? Et puis, bon, au prochain vol, je ferai différemment.

[00:39:42] Tu pourrais faire un livre « Météo pour les pilotes de parapente - Le savoir accumulé de Lucian Haas » ?

[00:39:50] Oui, j'ai ce projet depuis longtemps. Mais le temps, je n'ai pas le temps ou je ne me le prends pas encore. En fait, on a toujours du temps, je dis toujours : on n'a pas le temps, on se le prend. Le truc, c'est que je constate encore et encore : non, tu pourrais... comment dire ça plus simplement ? Mes premières descriptions étaient aussi très techniques, disons, dans la forme comme dans la langue, encore plus proche de la façon dont les météorologues s'expriment. Puis, comme je suis journaliste scientifique et que j'essaie parfois de simplifier les choses pour que les gens ordinaires puissent comprendre, j'ai commencé à me dire : d'accord, comment peut-on exprimer ce que décrivent les météorologues de manière un peu plus familière, pour que les gens puissent s'en servir ?

[00:40:38] Mais ensuite, il y a eu les points où je me dis : d'accord, là j'entre dans des domaines thématiques qui ne sont pas du tout décrits par les météorologues. C'est quoi ton langage pour ça ? Comment est-ce qu'on peut, comment est-ce que tu peux expliquer ça ? Et plus j'explique, plus je donne des conférences et tout ça, à chaque fois, il y a toujours quelque chose de nouveau qui s'ajoute, ou j'apprends moi-même à nouveau, il y a aussi des questions par exemple, et je me dis : ah, c'est une question qu'on peut se poser là, alors on pourrait faire en sorte de, je devrais peut-être exprimer ça un peu différemment ou peut-être que j'ai besoin d'une autre diapositive où je pourrais expliquer quelque chose d'autre. Et ça grandit en fait constamment, je remarque toujours que non, mon style de médiation météo change aussi avec le temps. Et parfois je me dis aussi, bon, tant pis que je n'aie pas écrit de livre il y a dix ans ou il y a cinq ans, parce que je l'écrirais complètement différemment aujourd'hui.

[00:41:29] Ou alors, parfois je me dis qu'il ne faudrait peut-être pas écrire autant, mais simplement présenter beaucoup d'images. Oui, et expliquer beaucoup de choses aux gens via des modèles d'images, pour qu'ils puissent suivre, parce qu'on a besoin d'images mentales de ce qu'on imagine dans l'air, de ce que je ne vois pas, pour projeter une image dans cet invisible. À quoi ressemble cette thermique, peut-être, en ce moment même ? Où me trouve-je par rapport à cette thermique ? Comment puis-je l'approcher ? Comment dois-je peut-être placer mon cercle de thermique pour pouvoir en sortir au mieux, et tout ça ? Et quand on a de telles images et qu'on les utilise avec imagination, et qu'on peut aussi éveiller un peu d'imagination dans la tête des autres, alors je pense que ça apporte énormément.

[00:42:14] Beaucoup de texte, c'est bien, mais ça devient vite sec et l'imagination en prend un coup. Et mon propre exigence sur la manière dont je veux transmettre les choses est en fait plus élevée que ce que je suis capable de fournir immédiatement par moi-même. C'est pour ça qu'il n'y a toujours pas de livre de ma part, parce que je me dis : ah, là il faudrait que j'aie de très bons graphiques. Bon, alors il faudrait soit payer un graphiste cher. Mais alors mon livre ne va plus vraiment valoir le coup si je veux faire tous ces graphiques. Soit je devrais les faire moi-même. Mais alors il faudrait d'abord que j'apprenne à utiliser correctement tous ces logiciels de graphisme pour pouvoir y arriver dans un

temps de travail raisonnable. Et c'est là que ça bloque, principalement. Jusqu'à présent.

[00:42:56] Tu as dit qu'on n'a pas de temps, qu'on se le prend. Combien de temps te prends-tu en moyenne par semaine pour tes podcasts, tes blogs, tes recherches météo ? Est-ce que tu as déjà fait le calcul ou est-ce que tu n'as même pas osé te lancer dans ce calcul ?

[00:43:15] Alors, je peux dire que c'est trop, si on regarde ça d'un point de vue financier. Entre-temps, grâce aux subventions et tout ça, Blueglides et Podz-Glidz sont devenus une partie de mes revenus. Mais si je disais maintenant : d'accord, le temps que je consacre au blog, au podcast et tout ça, je le consacre à m'occuper davantage de mon journalisme scientifique et à vendre mes articles pour la radio, alors ce que je gagnerais au final, calculé à l'heure, serait nettement meilleur là-dedans. En même temps, pour moi, le blog et le podcast sont aussi un projet de cœur et, comme je reçois beaucoup plus de retours des lecteurs et des auditeurs, c'est aussi quelque chose qui m'apporte une plus grande satisfaction d'une certaine manière.

[00:44:08] Beaucoup de mes reportages radio sont diffusés, certes. Mais après, un collègue passe peut-être me dire que c'était sympa, et on n'en entend plus jamais parler. Et peut-être que cent mille personnes l'ont écouté, mais est-ce qu'elles ont compris ? Est-ce qu'elles ont aimé ? Est-ce qu'elles ont trouvé ça intéressant ou pas ? Avec le blog, par contre, surtout pour les textes plus approfondis, je reçois parfois des questions, des commentaires. Souvent, les gens n'écrivent même pas de commentaires, mais m'envoient un e-mail personnel pour me poser une question, faire une remarque ou quelque chose comme ça. Et c'est quelque chose que je n'aurais pas autrement. C'est en fait aussi une partie de ma rémunération. Pour répondre à ta première question, où tu demandais combien de temps j'y consacre...

[00:44:55] Je dirais que sur mon temps de travail, même si je ne compte pas en semaines de 40 heures ou autre chose, je dirais que je consacre malheureusement au moins la moitié, voire les deux tiers de mon temps de travail, financièrement parlant, au blog et au podcast. Mais comme je peux tout à fait en vivre globalement — je ne deviens pas riche, pas riche, mais je reste heureux ou quelque chose comme ça — alors je peux me permettre de faire ainsi.

[00:45:26] Comment ça a évolué pour toi ? Je veux dire, tu n'as pas écrit ton premier article de blog et tout de suite, genre « tiens, on peut me sponsoriser ». Est-ce que ça a fini par décoller et est-ce que tu as pu, je ne sais pas, réduire ton autre travail ou comment ça s'est stabilisé ?

[00:45:43] Tous les premiers, oui, je crois que pendant les dix premières années de mon blog — et le blog existe déjà depuis 18 ans — je n'ai rien gagné avec, ou du moins je n'ai reçu que des retours positifs, rien en retour. Et ce n'était pas du tout orienté dans ce sens. Oui, c'était simplement un projet que j'avais lancé pour le plaisir, aussi parce que je voulais un peu apprendre comment on fait un blog en überhaupt. Ça m'intéressait à l'époque. Et puis, ça a grandi tout doucement à partir de ces premières racines, et maintenant c'est devenu un énorme buisson.

[00:46:15] J'ai lu quelque part le chiffre, déjà 4 000 articles de blog. Si on arrondit en se disant que tu écris depuis 20 ans, ça fait 200 articles par an, ce qui est vraiment un chiffre énorme.

[00:46:30] Quand je me replace dans le contexte, quand je vois ces chiffres et que je les analyse, je me dis : Lucian, tu y as vraiment beaucoup investi. Mais ça fait aussi partie de moi. Ça fait partie de ma vie, tout simplement. Et je ne ressens jamais l'écriture de ce blog comme une obligation. Ce n'est pas quelque chose que je me dois de faire. Et c'est aussi l'un des points pour lesquels, quand j'ai commencé à dire que vous pouviez me soutenir, que vous pouviez m'envoyer une contribution, tout a commencé parce que j'ai vu quelque part en faisant une recherche Google : ah, on peut mettre très facilement un bouton PayPal sur sa page avec un lien iFrame, et alors les gens peuvent simplement m'envoyer quelque chose via PayPal.

[00:47:20] Alors j'ai dit : je vais essayer ça. Je mets juste un bouton PayPal sur mon site. Comme ça, les gens peuvent cliquer dessus et dire : « Tiens, je t'offre une bière de remerciement ou quelque chose comme ça ». Et au début, les premiers montants sont arrivés, c'étaient vraiment juste des montants pour une bière. C'était deux euros, parfois cinq. Quand ça montait, c'était dix. Voilà. Et au début, c'était vraiment juste un petit, un vraiment petit geste. Mais ça a augmenté d'année en année, enfin toujours plus, et ça a fait un bond assez important quand j'ai commencé à faire les podcasts.

[00:48:01] C'était en 2018.

[00:48:03] Exactement.

[00:48:05] C'était en 2000, j'avais 18 ou 19 ans, peu importe. Enfin, il y a environ cinq ans.

[00:48:13] Quand j'ai commencé les podcasts, j'ai compris que sur mon blog, je n'apparais quasiment pas en tant qu'humain. Oui, je n'écris pas un blog personnel. Je l'écris parfois, dans certains articles, le mot "je" apparaît. Mais c'est rare. La plupart du temps, je n'écris pas sur mes vols et les super expériences et tout ça, mais en fait, c'est presque un magazine de parapente journalistique sous format blog. Et là, je pourrais écrire, mais dix autres pourraient aussi écrire. Ça ne se remarquerait peut-être même pas si aucun nom n'était systématiquement indiqué pour dire qui est l'auteur concerné. Et c'est comme ça que les gens l'ont consommé, en fait, comme un produit sans visage ou sans nom.

[00:48:59] ce qui était utile et pertinent pour eux, mais sans qu'ils ne se disent : « Ah, il y a un humain derrière tout ça », mais plutôt comme une sorte d'offre gratuite, comme il y en a tellement sur Internet qu'on peut juste en profiter. Et avec les podcasts, j'ai réalisé : « Ah, maintenant, je ne suis pas devenu visible pour les gens en tant qu'humain, mais je suis devenu audible. » Et soudain, j'étais avec eux dans leur voiture, dans leur salon ou ailleurs. Et les gens m'ont perçu comme une voix et ont soudainement vu : « Oh, il y a quelqu'un, je le trouve peut-être sympathique au niveau de la voix, ou il pose des questions que je me pose aussi. » Donc, d'une certaine manière, je dois peut-être en donner un peu plus en retour ou montrer : « Ah, il y a vraiment un humain qui prend beaucoup de temps pour ça. » Et là, on peut presque appeler ça une percée, parce que c'est arrivé à un stade où je peux dire : « OK,

[00:49:52] ce n'est plus seulement un salaire de misère, mais au bout du compte, c'est quelque chose pour lequel je peux dire que je ne peux pas encore en vivre totalement, mais c'est quelque chose qui devient plus réaliste par rapport au temps que j'y consacre et tout ça.

[00:50:07] Et as-tu effectivement investi plus de temps que ce que les opportunités permettaient de compenser financièrement, par rapport à ce que tu ne gagnes peut-être pas avec ton autre job parce que tu y investis moins de temps ?

[00:50:20] Alors, j'y ai certainement consacré encore plus de temps, mais pas forcément en me disant d'emblée : « je veux faire ça parce que c'est une source de revenus ». J'ai toujours été du genre : je fais ce que me demande la radio, et dès que j'ai un moment entre deux, je me mets tout de suite au blog, à la lecture, aux recherches, au podcast, à écrire aux gens pour leur demander s'ils veulent participer, et tout le reste. Avec le podcast, ma charge de travail pour Lu-Glidz et Podz-Glidz a certainement augmenté de manière significative, parce que faire deux épisodes, enfin un épisode toutes les deux semaines, ça signifie en réalité au moins une journée de travail complète par épisode avec tout ce qu'il y a autour, sinon parfois même plus.

[00:51:08] Et c'est un truc pour lequel je dois dire, d'accord, je n'ai pas investi cette journée de travail dans le blog auparavant, ça n'a pas été transféré et je fais le blog avec la même intensité qu'avant. Donc, quelque chose a grandi. Avec ça, les revenus ont aussi augmenté, mais ce n'était pas l'objectif ou l'un n'a pas engendré l'autre, c'était par pur plaisir, parce que j'ai réalisé que faire le podcast me plaisait aussi tellement, parce qu'on peut soudainement aborder des thèmes ou des gens et des histoires que je ne pourrais jamais aborder sous forme écrite dans le blog, ou alors seulement comme un court article d'actualité sur n'importe quoi. Et là, on peut soudainement se faire raconter l'histoire derrière et découvrir les gens derrière, et apprendre à quel point toute cette scène du parapente est variée, avec les conceptions les plus diverses qui existent.

[00:52:05] Et c'est quelque chose qui est aussi une grande source de motivation pour moi, pour continuer à m'y tenir.

[00:52:11] Comment est-ce que le tout premier épisode de podcast a concrètement vu le jour ?

[00:52:17] Il y a environ dix ans, un collègue pilote m'a dit : « Lucian, je suis toujours en déplacement », c'était le genre de profil commercial qui passait cinq heures par jour en voiture et devait toujours aller quelque part. Et il m'a dit : « Lucian, j'écoute toujours des podcasts, fais un podcast sur le parapente. » À l'époque, je me suis dit : « Oh mon Dieu, qu'est-ce qu'on est censé raconter dans un tel podcast ? » ou je ne sais quoi. Et là, je devais transformer mon blog en format podcast, mais je n'y voyais rien du tout, je ne pouvais pas imaginer comment ça pourrait fonctionner

correctement. Mais comme il m'a dit qu'il écoutait toujours des podcasts, j'ai regardé : « OK, à quoi ressemblent ces podcasts au juste ? » Je suis tombé dessus à ce moment-là, parce qu'à l'époque, Gavin McClurg venait de lancer son podcast,

[00:53:01] comment ça s'appelle, Cloud-Based Mayhem ou un truc du genre, lancé. Et là, je l'ai écouté et je me suis dit : ah, d'accord, une sorte de podcast de discussion, oui, je pourrais peut-être me voir faire ça. Et si je dis que je ne le fais pas en anglais, mais que je me concentre sur la scène germanophone, ça pourrait peut-être, ça pourrait peut-être être intéressant et fonctionner. Mais ça a quand même pris quelques années avant que je me résolve à le faire. Et comme je n'avais pas encore un vrai concept, qui je veux vraiment interroger et comment ça doit se passer exactement ? Et puis, je suis tombé sur un couple sur une pente d'entraînement chez nous, ils m'ont raconté qu'ils revenaient tout juste d'un voyage d'un an où ils avaient parcouru toute l'Europe avec leur bus pour aller de site de vol en site de vol.

[00:53:52] J'ai super bien discuté avec eux au décollage et je leur ai dit : « Hé, ce serait une histoire de podcast intéressante. Comment est-ce que des gens comme ça font ? Ils ont quitté leur boulot pour ça, ils ont construit le bus, ils l'ont acheté, ils l'ont aménagé, ils sont partis et maintenant ils reviennent et doivent reprendre leur vie normale. » Je leur ai dit : « C'est une super histoire, j'aimerais bien qu'on m'en raconte. » Ensuite, je me suis mis d'accord avec eux et je leur ai dit : « Bon, ce sera peut-être le début du podcast. Je vais voir comment ça se passe, si ça me plaît, combien de travail ça me demande et comment c'est globalement. » Oui, c'était le premier épisode du podcast. Il a été relativement bien écouté et là, je me suis dit : « Bon, d'accord, je vais m'occuper des prochains. »

[00:54:37] Au début, je n'avais pas encore ce rythme de deux semaines. Je pense qu'au début, j'avais plutôt un rythme d'un mois, ou alors selon les circonstances. Mais après, comme ça m'a fait plaisir, je me suis déjà occupé du suivant. Le suivant m'a dit : « Oui, je l'ai déjà, mais on pourrait faire ça après-demain. » Et là, les délais sont devenus beaucoup plus courts. À un moment donné, j'avais pratiquement trois podcasts en attente et je me suis dit : « Bon, mais si je dois attendre quatre semaines à chaque fois, ça va devenir vieux. » Et d'une certaine manière, j'ai aussi envie d'en faire plus. Alors je me suis dit : « Ok, je vais en faire un toutes les deux semaines pour commencer. » Et c'est resté comme ça. Depuis, j'essaie vraiment, et jusqu'ici j'ai réussi à tenir, de sortir un épisode toutes les deux semaines. Même si, parfois, parce que je me mets moi-même sous pression, je veux vraiment en sortir un toutes les deux semaines, c'est la première fois que je ne stresse pas trop parce que je me dis que je peux aussi décider de faire une pause, mais j'ai quand même un peu ce sentiment d'engagement envers moi-même.

[00:55:35] Là, je dois faire avancer les choses. Et le blogging en comparaison, c'est aussi beaucoup lié à l'actualité ou quelque chose comme ça, les sujets surviennent toujours de manière spontanée. Et quand ils surviennent, j'écris quelque chose à leur sujet. Et s'il ne se passe rien, alors je n'écris rien.

[00:55:52] Comment choisis-tu les personnes avec qui tu veux faire un podcast ?

[00:55:57] Comment est-ce que je les choisis ? En fait, selon que je vois une histoire dedans ou non.

[00:56:03] Alors, tu dois les chercher. Est-ce qu'il t'arrive parfois de te dire : « Bon, pour le prochain podcast, je n'ai aucune idée », et là, tu te mets à googler partout dans le monde jusqu'à ce que tu tombes sur un nom ou une histoire ? Ou est-ce que tu as toujours une liste de 50 personnes que tu aimerais interviewer ?

[00:56:23] Si je savais que je devrais faire des recherches approfondies pour chaque podcast et que ce serait fatigant de trouver un interlocuteur, ou au moins l'idée pour en trouver un, je ne le ferais pas. Mais les gens me viennent d'une manière ou d'une autre. Ça peut être, par exemple, aussi pour le blog lui-même, je lis pas mal ou je suis beaucoup de gens et de pages, et tout ça, sur Facebook et Instagram, et je lis beaucoup sur des forums, le forum de deltaplane et de cerf-volant, le forum allemand et le forum de parapente en anglais, et d'autres encore. Je lis les discussions et je suis au courant de beaucoup d'évolutions qui y sont abordées. Et parfois, il y a juste quelque chose qui surgit et je me dis : ah, il y a une histoire derrière ça.

[00:57:12] Et c'est peut-être mentionné très brièvement, décrit, et là je me dis : ah, ça pourrait être bien pour le podcast. Pour moi, c'est que je me suis dit que je ne voulais pas seulement interviewer les figures de la scène pour le podcast, parce qu'on se dit : oui, un Kriegel Maurer, un Paul Guschlbauer, une peut-être Stefanie Westerhütz ou quelque chose comme ça, il faut avoir entendu ou on veut entendre ce qu'ils en pensent, mais j'ai aussi dit : ah, s'il y a d'autres

personnes, même des pilotes tout à fait normaux, qui ont parfois des expériences incroyables, de positives à négatives, alors j'ai dit que je voulais vraiment couvrir le plus large de choses possible. Et pour les, disons, les figures de la scène, on connaît en fait les histoires parce qu'elles sont toujours présentes.

[00:58:03] Pour ces personnes peu connues, je ne les trouverais probablement même pas en faisant une recherche Google, parce que ce sont souvent des histoires privées. Et là, c'est 50 % de chances que je les découvre par pur hasard en lisant quelque chose, et les 50 % restants, c'est le fait que je reçois maintenant systématiquement des thèmes ou des recommandations ; des gens m'écrivent et me disent : « Ah, Lucian, tu cherches aussi des interlocuteurs pour tel ou tel sujet. Je connais Conny, elle a fait une performance incroyable ou elle a vécu une expérience très étrange », et ainsi de suite. Et là, j'écoute ça et je me dis : « Oui, ça a l'air intéressant. » Ensuite, je contacte les gens. La plupart du temps, on reçoit d'abord un refus ou un « Ah, mais pourquoi ? »

[00:58:51] Je ne suis pas important du tout, je ne peux pas parler, comment ça va marcher, et tout le reste. En même temps, je constate pourtant chez tout le monde qu'ils se sentent un peu intimidés parce que je les sollicite pour un podcast, mais d'un autre côté, ce sont souvent justement ces sujets, quand il s'agit de choses racontables, qui les préoccupent aussi. Oui, ils ont peut-être vécu une mauvaise expérience, ils en sont sortis d'une certaine manière, et ainsi de suite. La plupart des gens sont en fait intéressés ou ont envie de raconter si quelqu'un vient et dit : j'ai un intérêt pour cette histoire, je veux que tu me la racontes. Et là, les gens viennent ou sont alors plus disposés à prendre vraiment le temps pour ça.

[00:59:36] Ils sont souvent très excités au début, même si j'ai remarqué que, généralement, une fois que la première nervosité est retombée et qu'on arrive vraiment aux sujets sur lesquels ils ont envie de parler d'eux-mêmes, la plupart arrivent à raconter les choses très bien.

[00:59:55] Combien de temps te faut-il ensuite pour post-produire un tel enregistrement ?

[01:00:01] Ça dépend un peu de la façon dont la conversation s'est déroulée. Dans la plupart des cas, je ne coupe presque rien au niveau du contenu. À moins qu'il n'y ait eu un moment où l'un des intervenants dit : « Écoute, je viens de te raconter un truc, je ne veux pas que ça sorte, j'y ai repensé, je ne veux pas que ça soit public. » Là, je me dis, d'accord, je coupe ces deux minutes-là ou quelque chose comme ça. Et selon le cas, je réécoute en fait tout le podcast. Si j'ai une heure d'enregistrement, je dois réécouter au moins une heure. Avec tous les coupes et les finitions que je fais par la suite, ça fait en réalité au moins deux heures pour une heure de contenu. Et avec tout le reste, la mise en ligne et tout le reste, ça fait au moins une heure de plus et tout le reste.

[01:00:49] Alors au total, oui, chaque épisode représente au moins une journée de travail complète. Même si l'enregistrement proprement dit n'a duré qu'une heure et que la recherche et tout le reste ont pris peut-être une heure ou deux, selon le temps qu'on y consacre, ça finit par être une vraie journée de travail de huit ou dix heures, ce genre de chose.

[01:01:09] Si tu fais le total sur toutes les plateformes, combien de fois tes différents épisodes de podcast sont-ils écoutés ?

[01:01:17] D'après ce que je peux suivre, parce que chaque plateforme a ses propres statistiques, je dirais que les épisodes moyens avec des chiffres plus élevés se situent entre 3 000 et 5 000, bien que certains épisodes puissent monter jusqu'à 10 000. Ce qui me fait dire, d'accord, je ne suis qu'en allemand et je n'ai que la version allemande.

[01:01:42] Pour ce qui est de la connaissance du parapente, 10 000 c'est déjà pas mal. Même si, d'un autre côté, on peut se demander, d'ces 10 000, combien ont vraiment écouté jusqu'au bout ou s'ils ont juste écouté un court extrait, je ne sais pas. Et je ne sais pas non plus si les doubles comptages arrivent à faire la différence si quelqu'un lance un podcast cinq fois rapidement, si ça compte cinq fois ou pas, je ne sais pas. Comme je ne fais pas de marketing pour mon podcast et que je n'ai pas de clients publicitaires qui me demanderaient, par exemple, de vérifier à quelle fréquence je suis écouté, je ne suis pas très attentif à ça pour être honnête. Ce qui m'intéresse, ce sont les gens, ce sont les sujets. Je trouve ça... de temps en temps, je jette un œil pour voir comment ça s'est passé.

[01:02:27] Mais je ne tiens pas de statistiques régulières pour me dire, ah, ce sujet a mieux marché que celui-là, donc je ne vais faire que des sujets dans ce domaine ou quelque chose comme ça. Je trouve qu'il est tout aussi important de traiter parfois un sujet un peu plus marginal, où je sais qu'il y aura probablement peu d'écoutes. Mais il y a peut-être justement quelques personnes qui s'y intéressent et qui en profitent maintenant.

[01:02:55] Tu as évoqué la notion de valeur ajoutée dans les podcasts. J'ai toujours compris que tu ne faisais pas ça par principe, parce que c'est ce qu'on attend d'un journaliste intègre. Est-ce qu'il t'arrive parfois de te dire : « Je suis vraiment un idiot, pourquoi j'ai fait ça ? » Ce serait de l'argent facile, d'insérer quelques publicités, ou est-ce que ce ne serait pas si compliqué, ça demanderait énormément d'efforts ? Alors, quel est ton point de vue là-dessus, ou est-ce que ton attitude vis-à-vis des annonceurs dans les podcasts pourrait changer à l'avenir ?

[01:03:24] Je voulais toujours que le podcast soit très indépendant. Le gérer de manière indépendante, et pas seulement vis-à-vis des fabricants et des annonceurs, mais aussi vis-à-vis de toute autre forme de dépendance. Je voulais pouvoir écrire ce que je veux, mais aussi quand je veux, et aussi ne pas écrire du tout quand je n'en ai pas envie. Et j'ai toujours dit que si je commençais à vendre des abonnements classiques, les gens attendraient une contrepartie et diraient : « Tu me promets 12 numéros par an » ou « Si je prends l'abonnement, je dois avoir 40 épisodes de podcast ou quoi que ce soit ». Je n'ai jamais voulu ça, même avec la publicité. Je n'ai jamais voulu avoir à quelque chose prouver ou démontrer aux gens pour qu'ils voient que, oui, ça en vaut la peine et pour ça.

[01:04:15] Et je voulais, surtout en ce qui concerne la publicité, c'était très important pour moi, je ne voulais aucune dépendance, du genre par exemple je fais un test aile et puis un fabricant débarque et dit : mais Lucian, on vient juste de voir chez toi,

[01:04:29] tu ne peux pas écrire de manière aussi critique. Ou, ce qui est un terme très établi dans le journalisme, la frontière dans la tête, quand on se dit : « Hé, ils viennent de me virer 2000 euros pour la pub ou je ne sais quoi. » J'ai bien pensé que l'aile avait un truc que je ne trouvais pas génial. Si je le pointais du doigt comme je le fais d'habitude, c'est clair que ça va probablement leur coûter quelques ventes. Mais si je suis impoli, je risque de perdre ce client publicitaire. Je ne veux pas ça. Et c'est pour ça que j'ai dit que je voulais m'en abstenir en principe. Que ce soit sur le long terme, en fait je veux que ça reste comme ça sur le long terme, la question c'est toujours,

[01:05:14] combien je gagne d'ailleurs et quelles sont les opportunités de revenus ? Il faut aussi voir à un moment donné qu'on puisse s'en sortir soi-même avec ça. Tant que ça se passe comme ça et que c'est aussi amusant que ce que je fais actuellement, je continuerai comme ça.

[01:05:29] Ta femme, dans quelle mesure t'a-t-elle influencé dans ta carrière de pilote ou même maintenant pour tes productions écrites et audio ?

[01:05:42] Alors, dans ma carrière de pilote, ma femme m'a forcément influencé parce que je ne volerais pas sans elle. Et elle vient déjà d'une famille où son père était pilote de deltaplane. Sa mère a même fait du deltaplane, mais elle a dû arrêter à cause d'un accident, pas à cause du vol en soi. Ce n'était plus possible, mais ils ont dit que tous les enfants allaient aussi apprendre le deltaplane. Saskia, ma femme, a été pilote de deltaplane pendant un certain temps, mais elle a fini par se rendre compte, quand elle était à l'université, qu'avec un deltaplane géant, c'était beaucoup trop complexe. Du coup, elle n'a pas volé pendant quelques années. C'était dans les années 90, et à la fin des années 90, elle a appris que le parapente serait peut-être une option pour elle, et elle a commencé à passer son brevet de parapente. Et quand elle a commencé à passer ce brevet de parapente, c'était exactement le moment où nous nous sommes rencontrés.

[01:06:32] Et elle m'a dit : « Écoute, je vais suivre cette formation. » C'était déjà ici, à Bonn, enfin non, la formation n'était pas à Bonn, c'était à côté, dans une zone de moyenne montagne. Et elle m'a dit que le moniteur proposait aussi des cours d'initiation : si j'avais envie, je pourrais venir avec elle un week-end. Alors j'ai dit : « Ouais, je viendrai juste voir. » J'ai fait la journée d'initiation. Le moniteur, enfin, je n'ai pas fait l'idiot, il m'a dit : « Écoute Lucian, tu as du talent, tu devrais absolument continuer. » Je suis reparti à Bonn, je n'avais pas de voiture à l'époque, j'avais juste un vélo.

[01:07:06] et je me suis dit que le parapente, c'est en fait pour la montagne, c'est pas pour Bonn, ni pour les moyennes montagnes ou les plaines. Si c'est le cas, il faudrait constamment faire de longs trajets pour aller voler quelque part. À l'époque, je travaillais comme porte-parole pour une association environnementale et je me suis dit : non, ce n'est pas

vraiment ce que je veux, devoir toujours faire de la route pour aller voler quelque part, donc j'ai dit que je ne le faisais pas. Mais ma femme, elle a continué. À l'époque, ce n'était pas encore ma femme, ce n'était même pas encore ma petite amie à ce moment-là, mais c'est arrivé petit à petit. On a eu une fille à un moment donné. Ma femme n'a pas volé pendant un certain temps à cause de ça et à un moment donné, elle a dit qu'elle voulait recommencer à voler. On était en vacances dans le sud de la France à ce moment-là. Elle avait repris son aile pour la première fois.

[01:07:53] On est allés au décollage de Saint-André. Elle voulait décoller, mais elle n'avait pas décollé depuis deux ans. Le vent là-haut était assez fort et elle n'a pas osé. En même temps, il y avait trois écoles de vol françaises et tout le reste. Le ciel était plein de parapentes, tous le long de la crête ouest de Saint-André ; ceux qui connaissent peut-être, c'est une magnifique longue crête où le soir le soleil se couche dessus, avec encore un peu de thermique qui remonte, et on peut simplement planer le long de cette crête jusqu'au coucher du soleil. Et ça avait l'air tellement génial, de voir comment ils planaient là-bas, que pour résumer un peu, sur le chemin du retour, Saskia a en fait dit : « Écoute, j'arrête. Ça ne va plus rien donner. » Et moi, j'étais captivé par ce que j'avais vu, par la beauté avec laquelle on peut y voler, et on a aussi envisagé de peut-être y aller plus souvent en Sud de la France,

[01:08:44] que j'ai dit à Saskia : avant que tu arrêtes, je commence. Comme ça, on pourra au moins aller voler ensemble. Et peu après, trois semaines plus tard, en automne, j'ai directement réservé le cours de parapente, enfin au moins le cours de base, et j'ai commencé direct pendant une semaine, puis j'ai continué l'année suivante au printemps. Mais c'était en fait l'étincelle initiale. Plus tard, c'est devenu le cas que je vole nettement plus, ou même aujourd'hui, je vole nettement, nettement plus que Saskia. Saskia, entre-temps, parce qu'elle était beaucoup plus limitée au niveau du temps que moi, a aussi beaucoup ressenti de la frustration par rapport à ce qu'elle voyait. En fait, c'est grâce à elle que j'ai commencé à voler et je l'ai dépassée à un moment donné, je volais beaucoup plus et je volais beaucoup mieux.

[01:09:33] Et quand elle volait avec moi, j'étais en haut et elle était en bas, ou quelque chose comme ça. C'était aussi un peu stressant par moments. Mais avec les années, on a fini par très bien gérer ça.

[01:09:42] En préparant ce podcast, je me suis demandé : « Bon, Lucian habite dans un endroit où, comme tu l'as déjà dit, on ne vole pas souvent. Est-ce que ton travail dans le podcast ou le blogging est aussi un peu un substitut parce que tu ne montes pas si souvent en l'air ? »

[01:10:03] Ah, je me suis déjà posé la question. Je ne peux pas répondre, parce que ce serait intéressant de voir : si je vivais à la montagne ou dans les montagnes, est-ce que je bloguerais et ferais moins de podcasts si j'avais plus l'occasion de faire du parapente ? Je ne sais pas. Pour moi, ce sont en fait deux choses très différentes. Ça traite de la même chose, c'est toujours le parapente, mais au fond, ce sont deux loisirs différents, parce que pour moi, le vol, c'est vraiment l'expérience des éléments à l'instant T et le fait d'être dans l'instant présent, de se confronter à ce qui se passe là maintenant et de vivre ce qui arrive exactement à ce moment-là.

[01:10:49] Quant à l'écriture, c'est plutôt une passion, parce que j'ai aussi appris par le journalisme que je semble apparemment bien réussir à expliquer les choses assez bien et à présenter des sujets complexes de manière simplifiée pour que les gens puissent se les représenter. Ou bien, je travaille comme journaliste scientifique, il faut pouvoir se plonger rapidement dans des sujets et extraire vite les points essentiels des choses complexes. Et je pense que c'est aussi quelque chose que je fais plutôt bien dans le blog, parce que je lis énormément sur toute la scène, sur tous les fabricants et tout ça, ce qui me donne une très bonne vue d'ensemble sur ce qui se passe où, ce qui est vraiment une nouvelle évolution ou autre chose.

[01:11:39] et comprendre assez vite de quoi il s'agit vraiment, quel est le point essentiel. Et c'est ça qui me plaît. Mais je dirais que d'un côté, il y a le passe-temps d'être le "professeur" qui explique tout, et de l'autre, il y a le passe-temps de voler pour moi.

[01:11:57] Dans tout ton travail, que ce soit pour le blog ou le podcast, j'imagine que tu as aussi beaucoup appris. Est-ce qu'il y a quelque chose qui t'est resté particulièrement en tête, un épisode de podcast en particulier où tu t'es dit que ça t'avait fait progresser personnellement dans l'aviation ?

[01:12:13] Oui, j'en ai une, oui, bien sûr. Un épisode, c'est un épisode avec un instructeur de vol, Paul Seeren, et l'épisode, je ne sais plus quel numéro c'est, je pourrai l'ajouter dans les notes de l'épisode, il s'appelle Kurvenlehre. Et

Paul Seeren est un instructeur de vol qui construit aussi des avions modèles, et il construit un type spécial d'avions modèles qui ne sont pas télécommandés, mais qui sont réglés de manière spécifique pour qu'ils volent essentiellement en cercles, et il y a de vraies compétitions pour savoir qui construit le modèle qui reste le plus longtemps en l'air. Et ces modèles ont la capacité de se centrer tout seuls dans la thermique. Pour cela, ils doivent avoir un réglage spécial pour la façon dont les limitations des ailes et la façon dont les ailes peuvent fonctionner, et tout ça.

[01:13:03] Et ce centrage automatique des modèles, Paul Seeren a dit : « Je vais essayer de voir si ça fonctionne aussi avec le parapente, et à quel point. » Il l'a testé et a dit qu'on pouvait effectivement faire du parapente de manière tout aussi autocentrée. Il a d'ailleurs expliqué lui-même dans le podcast comment ça fonctionne. Et là, je me suis dit : « Ah, c'est quelque chose que je veux essayer. » Depuis ce podcast, il y a deux ans je crois, j'y travaille : en parapente thermique, je cherche à faire de moins en moins d'efforts en tant que pilote et de plus en plus laisser faire l'aile. Plus la thermique est forte, plus on doit agir en tant que pilote, simplement parce que beaucoup de choses sont perturbées par l'effet pendulaire et tout le reste, et bien sûr, il faut que l'aile reste ouverte et ne se replie pas, et tout ça.

[01:13:55] Mais avec des thermiques un peu plus faibles, on peut laisser faire l'aile, on peut laisser faire énormément de choses. Et c'est quelque chose que je continue d'apprendre et de pratiquer, et que je trouve aussi intéressant de voir, avec chaque nouvelle aile que j'ai comme aile de test, à quel point tu peux le faire maintenant ? En gros, c'est une nouvelle tâche dans mon catalogue de tests, où je me dis entre deux : « Bon, aile, je suis curieux de voir à quel point tu peux te centrer tout seul », parce qu'en réalité, chaque aile est un peu différente sur ces points. Beaucoup de facteurs entrent en jeu : la courbure, l'envergure de l'aile extérieure, la rigidité des ailes, à quel point elles réagissent bien ou non aux transferts de poids. Elles ne le font pas toutes aussi bien, mais en fait, toutes les ailes peuvent le faire, et c'est quelque chose que j'ai vraiment appris et retenu des podcasts, et que je trouve toujours super amusant quand je dis : « Hé, là, tu te laisses juste porter par ton aile, »

[01:14:59] et si ça marche, c'est une sensation géniale.

[01:15:03] Dernière question. Noël approche. Que souhaites-tu personnellement, soit pour le podcast, soit pour le blog, soit pour le monde du parapente, pour les femmes qui pratiquent le parapente ? Quel serait un souhait, quelque chose qui ait un rapport avec le parapente pour toi ?

[01:15:27] Si je devais faire un vœu, ce serait que le moins d'accidents possible se produisent et que les gens, et moi aussi j'en fais partie, puissent avoir autant de plaisir que possible en volant. Oui, sans trop d'expériences négatives.

[01:15:44] Et c'est quelque chose que tu abordes aussi consciemment dans tes podcasts ou que tu invites délibérément des gens qui peuvent apporter un éclairage là-dessus ?

[01:15:54] Oui, carrément. C'est très fréquent que des sujets comme la sécurité apparaissent dans les podcasts, ou que j'aie déjà invité des personnes qui ont vécu une mauvaise expérience et où il s'agissait de savoir comment elles ont géré ça, ce qu'elles en ont appris. Ou alors, j'ai déjà eu une femme qui n'avait pas pris l'avion depuis longtemps à cause d'un mauvais souvenir et qui a fini par recommencer à voler, et qui est maintenant très enthousiaste ; on a vu quels étaient les déclencheurs qui lui ont permis de reprendre l'avion. Je trouve toujours que ce sont les sujets les plus intéressants, et je m'en rends compte via les retours que je reçois, pas seulement en lisant les commentaires, mais aussi par e-mail, où on me raconte une histoire personnelle et où la personne me dit : « Écoute, j'ai vécu quelque chose de très similaire. »

[01:16:43] Parfois, selon la qualité de l'histoire, je dis : « Je note ça sur ma liste, je ne vais pas en faire le prochain podcast parce que c'est encore un sujet similaire, mais je pourrais peut-être le faire dans six mois. » Mais parfois, c'est aussi simplement que les gens disent : « Eh, ça m'a vraiment aidé parce que j'ai soudainement eu une idée sur la façon dont je pourrais gérer ça ou que je devrais demander de l'aide. » Il y a eu quelques épisodes où le sujet de l'hypnose est aussi ressorti, par exemple.

[01:17:12] Et apparemment, je ne l'ai pas encore fait moi-même, mais beaucoup de gens racontent toujours qu'ils ont réussi, grâce à l'hypnose, à lever certaines phobies de l'avion.

[01:17:25] Et comme ça est déjà arrivé plusieurs fois, il y a eu des gens qui ont dit : « Écoute, grâce à ce podcast, j'ai pris contact avec tel ou tel hypnothérapeute et ça m'a déjà aidé » ou quelque chose comme ça. Et je trouve ça toujours génial

quand je vois que, d'accord, le podcast a vraiment aidé des gens. Et puis, peu importe si c'est seulement, même si c'était juste cet auditeur unique qui l'a écouté et qui en a tiré quelque chose, alors ce podcast a forcément déjà valu le coup.

[01:17:57] Bien, Jan, j'espère que tu pourras continuer à faire beaucoup de bien avec tes contributions à l'avenir et transmettre à beaucoup de gens des choses qu'ils pourront utiliser en pratiquant le parapente. Et j'espère surtout pour toi que tu garderas ce plaisir et que tu pourras profiter de beaucoup de beaux vols toi-même. Je tiens à te remercier, non seulement de ma part, mais de la part de tous ceux qui t'écoutent, pour ce que tu fais et pour toute l'énergie que tu y investis. Je pense qu'il y a peu de gens qui consacrent autant de temps pour faire découvrir le parapente aux autres d'une manière ou d'une autre. Merci infiniment et je te souhaite, alors, une bonne année 2025.

[01:18:34] Oui, merci infiniment. Le plaisir est tout à moi. Et tant que j'en ai, je vais probablement continuer encore un bon moment. Ce qui est beau, dans ma vie, c'est que j'ai eu une vie très positive jusqu'ici et j'ai toujours vu que quand une chose finit par s'arrêter, quelque chose d'autre pousse à sa place et qui me procure aussi de la joie. C'est pourquoi je ne m'inquiète pas non plus si jamais je devais perdre l'envie de faire du parapente ou de faire le podcast de parapente et tout ça, quelque chose d'autre viendra certainement. Pour l'instant, j'en ai la joie, mais rien ne laisse présager le contraire. Vous allez donc encore beaucoup m'entendre et me lire.

[01:19:14] Ça me fait plaisir. Ça me fait vraiment plaisir. Merci beaucoup.

[01:19:17] Avec grand plaisir.

[01:19:24] C'était l'épisode anniversaire 150 de Podz-Glitz avec moi, Lucian Haas. Je remercie Stefanie Westerhuis, qui m'a proposé l'idée de m'interroger pour que vous puissiez en apprendre un peu plus sur mon histoire et ma motivation en tant que blogueur et podcasteur voyageant à travers le cosmos du parapente.

[01:19:50] D'ailleurs, vous pouvez en savoir plus sur Stefanie, la météorologue, dans l'épisode 106 de Podz-Glitz. Ça vaut le coup de le réécouter. Si vous voulez soutenir mon travail sur Podz-Glitz et Looglights, vous trouverez toutes les infos importantes sur le site looglights.blogspot.com. Il y a un menu intitulé Fördern. À bientôt. Ne tombez pas du ciel. Ciao.