

Paraspotting

Podz-Glidz 155 — Clemens Lehner

Published	2025-02-28
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-155-paraspotting
Duration	00:55:15
Speakers	Clemens Lehner, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0155-paraspotting-clemens-lehner.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	16
Show notes	16
Transcript	17
Français	28
Show notes	28
Transcript	29

Deutsch

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

Show notes

Clemens Lehner filmt Startplätze. Sein Youtube-Kanal ist zur Basis für einen Flugführer der etwas anderen Art geworden

Trainspotting – das ist die englische Bezeichnung für das seltsame Hobby von Menschen, an Gleisstrecken auf Züge zu warten und sie beim Vorbeifahren zu fotografieren. Ein echter Trainspotter führt dabei begeistert Buch über die Nummern aller Züge, die er schon vor die Linse bekommen hat.

Clemens Lehner ist ein vergleichbarer Sammler, aber nicht von Zügen, sondern von Startplätzen. Davon handelt diese 155. Episode von Podz-Glitz.

Clemens erzählt darin, wie er sich zwei Jahren eine Auszeit von seinem Job als Fluglehrer gegönnt und damit begonnen hat, systematisch möglichst viele Fluggebiete in den Alpen zu „spotten“. Vor Ort nimmt der 39-jährige Österreicher kurze Videos aller Start- und Landeplätze auf und lädt sie auf seinen Youtube-Kanal hoch.

Was als Privatvergnügen begann, ist zu einem Projekt mit Breitenwirkung geworden. Auf seiner Website Paraspotting.com gibt es eine Karte, über die alle seine Startplatzvideos verlinkt sind. Immer mehr Gleitschirmflieger nutzen das Angebot, um sich ein besseres Bild davon zu machen, was sie vor Ort erwartet.

Mittlerweile gibt es Paraspotting sogar in gedruckter Form. Allerdings nicht als Startplatzführer-Buch, sondern als Quartett-Spielkarten-Sets. Die Karten bieten nicht nur technische Grunddaten zu Fluggebieten, mit denen man ein Gegenüber im Spiel ausstechen kann. QR-Codes führen zu weiteren, nützlichen Online-Infos.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Yearning | Künstler: Nat Keefe

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=bbrBV6F12xk>

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/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS zu Clemens Lehner:

- Website: <https://www.paraspotting.com>
- Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/@Paraspotting>
- Instagram: <https://www.instagram.com/paraspotting/>

Transcript

[00:00:06] **Clemens Lehner:** So ist die Idee eben auf dem Weg zum ersten Fluggelände dieser Reise 2023 entstanden, da ein kurzes Video zu machen. Also ich habe dann begonnen, auf den Landeplätzen und Startplätzen Aufnahmen zu machen, die Kamera einfach grob zu schwenken und kurz was dazu zu sagen. Also so als kurze Beschreibung, jetzt nicht mit dem Anspruch irgendwie auf Vollständigkeit. Das war ja mehr eben der Anspruch, erst einmal für mich das Ganze zu machen. Natürlich so ein bisschen im Hinterkopf schon auch, vielleicht interessiert es wen, vielleicht hilft es jemandem. Dadurch habe ich dann auch einen Namen gesucht für das Ganze. So ist dann eben der Name Paraspotting irgendwie aufgetaucht.

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

[00:01:05] **Clemens Lehner:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:09] **Lucian Haas:** Heute mit Clemens Lehner.

[00:01:13] Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:19] Trainspotting. Das ist die englische Bezeichnung für das seltsame Hobby von Menschen, an Gleisstrecken auf Züge zu warten und sie beim Vorbeifahren zu fotografieren. Ein echter Trainspotter führt dabei begeistert Buch über die Nummern aller Züge, die er schon vor die Linse bekommen hat. Clemens Lehner ist ein vergleichbarer Sammler, aber nicht von Zügen, sondern von Startplätzen. Davon handelt diese 155. Episode von Podz-Glitz. Clemens erzählt darin, wie er sich vor zwei Jahren eine Auszeit von seinem Job als Fluglehrer gegönnt und damit begonnen hat, systematisch möglichst viele Fluggebiete in den Alpen zu spotten.

[00:02:04] Vor Ort nimmt der 39 -Jährige kurze Videos aller Start - und Landeplätze auf und lädt sie auf seinen YouTube -Kanal hoch. Was als Privatvergnügen begann, ist zu einem Projekt mit Breitenwirkung geworden. Auf seiner Website Paraspotting.com gibt es eine Karte, über die alle seine Startplatz -Videos verlinkt sind. Immer mehr Gleitschirmflieger nutzen das Angebot, um sich ein besseres Bild davon zu machen, was sie vor Ort erwartet. Mittlerweile gibt es Paraspotting sogar in gedruckter Form. Allerdings nicht als Startplatz -Führerbuch, sondern als Quartett -Spielkartensets. Die Karten bieten nicht nur technische Grunddaten zu Fluggebieten, mit denen man ein Gegenüber im Spiel ausstechen kann.

[00:02:51] QR -Codes führen zu weiteren nützlichen Online -Infos.

[00:02:58] Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glitz. Wie das ganz einfach geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:11] Clemens, in wie vielen Fluggebieten bist du mittlerweile geflogen? Führst du

[00:03:15] **Clemens Lehner:** da irgendwie so eine Liste? Nein, die habe ich nicht. Ich kann nur sagen, dass ich 2023 zum Beispiel, da kann ich es ziemlich genau sagen, da bin ich in rund 70 Fluggeländen.

[00:03:28] Und ich meine, das war der Sommer, wo ich mit Sicherheit die meisten unterschiedlichen Fluggelände befliegen habe. Wenn man alle zusammennimmt, also ich kann jetzt nur im Moment eine Schätzung abgeben, ich würde mal sagen so 200 Fluggelände vielleicht, aber das könnte nach oben oder nach unten hin auch um 100 abweichen. Also könnten auch 300 sein? Das könnten auch 300 sein, ja, durchaus. Wie lange fliegst du jetzt schon? Ich fliege seit 2016. 2016 habe ich die Ausbildung begonnen und gleich im selben Sommer abgeschlossen. Genau, dann bin ich da sehr schnell auch reingekippt in das ganze Fliegen. Also Fliegen war irgendwie immer schon ein Traum.

[00:04:12] Ich war allerdings so weit weg von der ganzen Fliegerei. Also ich habe niemanden gekannt, der Gleitschirm fliegt oder auch Sonstiges. Und deswegen war das einfach so weit weg. Dass es dann ziemlich lange gedauert hat bei mir, bis ich dann eben mit 30 erst zum Fliegen angefangen habe. Und bin dann aber so reingekippt. Die Begeisterung

war gleich so groß, dass ich gerade einmal eineinhalb Jahre später dann auch in dem Bereich zum Arbeiten begonnen habe. Am Anfang muss man sagen, da war meine Fluggebietsausbeute, wenn man das so sehen will, sehr gering. Weil da habe ich in Wien gewohnt und bin immer zur hohen Wand gefahren. Ja, selten auch mal zur hohen Wand oder zum Muckenkogel. Oder zum Spitzerberg. Ja, Spitzerberg ist mehr so ein Groundhandling -Gelände.

[00:04:58] Aber gerade das ist eigentlich eins meiner Steckenpferde. Das, was ich in Wien am allermeisten gemacht habe, und zwar mindestens einmal die Woche, ist, dass ich auf die Donauinsel gegangen bin. Da gibt es eine große Wiese. Und dort zum Groundhandling gegangen bin. Also einfach, das ist eine ganz flache Wiese. Oft war da guter Wind. Also ich habe dann die Prognosen einfach abgecheckt. Und möglichst so viel Wind wie geht, damit es auch ordentlich bläst. Und bin dann da. Und bin dann da eben regelmäßig zum Groundhandling gegangen. Also das war eigentlich mein Fluggebiet Nummer eins. Am Anfang meiner Fliegerei die Donauinsel und die flache Wiese dort, wo ich einen Riesenspaß gehabt habe. Also immer fliegen, ohne abzuheben. Ja, genau. Also wenn es gut geblasen hat, dann bin ich zwischendurch auch einmal abgehoben.

[00:05:44] Gewollt oder ungewollt. Ja, aber das war auch schon, ja, auch das Fluggefühl. Und auch so dieser, wie soll ich sagen. Erst einmal der sportliche Ehrgeiz, den Schirm einmal über sich zu halten. Und mit der Zeit dann einfach auch der Spaß daran. Der wächst. Der ist bei mir einfach immer weiter gewachsen, je mehr ich den Schirm unter Kontrolle hatte. Das war dann, ja, kein richtiges Fliegen. Aber das musste es in dem Fall auch nicht sein. Aber durchaus eben, wenn der Wind ordentlich bläst, dann sitzt man da halt so in seinem Gurtzeug. Mehr oder weniger drinnen. Hat die Fußspitzen noch ein bisschen am Boden.

[00:06:16] Und fliegt auch schon fast, sage ich mal.

[00:06:19] **Lucian Haas:** Heutzutage bist du Fluglehrer. Hast eine Weile in Flugschulen gearbeitet. Machst heute viele Flugreisen und sowas. Wie viel kommst du da noch selber dazu, regelmäßig Groundhandling zu machen? Oder sind die Bewegungen jetzt alle so in der Routine drin, dass

[00:06:34] **Clemens Lehner:** du es eigentlich gar nicht mehr brauchst? Also zum dezidierten Groundhandling, dass ich sage, ich gehe jetzt irgendwo hin und betreibe da eben Groundhandling. Da komme ich tatsächlich nicht sehr oft dazu. Wenn es irgendwo ein schönes Gelände gibt, dann mache ich das auch sehr gern. Aber was bei mir durchaus ziemlich häufig vorkommt eigentlich, ist, dass ich nach der Landung, wenn da halbwegs der Wind da ist, den Schirm nicht gleich ablege, sondern einfach noch ein paar Minuten rumspaziere. Das ist gerade nach langen Streckenflügen oft angenehm, wenn man da ein bisschen unterkühlt runterkommt, um sich den Körper wieder zu bewegen und wieder warm zu werden. Und ja, macht einfach auch einen Riesenspaß. Warum nach der Landung gleich den Schirm ablegen und einpacken, wenn man noch ein bisschen rumspielen kann? Ja, ich muss meistens

[00:07:19] **Lucian Haas:** pinkeln. Wenn ich nach längeren Streckenflügen unterkühlt werde, wo ich gelandet bin, da will ich ganz schnell meistens aus dem Gurtzeug raus. Aber vielleicht geht es ja anderen Leuten anders. Du hast 2023 ein Projekt gestartet, das nennt sich Paraspotting. Wie kam es dazu und worum geht es dabei?

[00:07:40] **Clemens Lehner:** Also es kam im Grunde dazu, weil ich mir einen Sommer einmal freigenommen habe. Also ich habe davor jahrelang im Grunde fünf Jahre bei Flugschulen gearbeitet. Und dadurch natürlich ständig mit der Fliegerei zu tun und auch Riesenspaß bei der Arbeit. Aber irgendwann habe ich dann gemerkt, jetzt brauche ich wieder auch einmal ein bisschen Zeit für mich und für meine eigene Fliegerei sozusagen. Und habe mir dann eben das Jahr 2023 freigenommen. Einfach erst einmal mit dem Ziel, ja, ich möchte einmal selber fliegen gehen. Und gar kein großer Plan dahinter. Irgendwann dann, wie es dann eben soweit war. Im Jänner, Februar habe ich mir dann gedacht, okay, und jetzt, also ich möchte Fluggebiete auch neue für mich entdecken.

[00:08:27] Vieles kenne ich ja schon, aber ich möchte auch vieles neu entdecken. Und wie mache ich das jetzt? Also soll ich da einfach so ins Blaue hinein losfahren? Ich habe so einen Minicamper, mit dem ich da super mobil bin und auch wochenlang gut unterwegs sein kann.

[00:08:44] Ja, irgendwie kam mir dann die Idee, ja, ich möchte doch so ein bisschen mir einen Plan machen, dass ich weiß ungefähr, was mich erwartet oder was auch die lohnenden Fluggebiete sind. Und das war dann für mich relativ bald irgendwie klar, ja, ich möchte jetzt nicht meinen freien Sommer damit verbringen, irgendwelche exotischen

Fluggelände auszuchecken. Also ich möchte lieber erst einmal, klar, wenn man alles, quasi die Hotspots kennt, dann kann man immer noch die kleinen oder die eher unbekannten Spots sich anschauen. Aber gerade in den Nordalpen, da kannte ich so gut wie gar nichts. Außer vielleicht, ja, in Kössen war ich einmal oder am Bischling, aber sonst alles andere, was ich so auch von meinen Mitreisenden bei den Flugreisen oft gehört habe.

[00:09:30] Was weiß ich, Tegelberg, Braunegg etc. Das waren Namen, die hatte ich schon hundertmal gehört, aber ich hatte einfach kein Bild dazu und das wollte ich ändern. Und habe dann quasi als Auswahlkriterium für mich entschieden, ich möchte die Fluggelände besuchen, wo am meisten geflogen wird. Wie finde ich das raus? Ich gehe auf DHV -XC und XContest und analysiere einfach einmal, wo finde ich die meisten Flüge. Das habe ich dann so ein paar Tage lang gemacht und mir da eine lange Excel -Liste quasi erstellt. Und da hat sich dann eben herauskristallisiert, was so die Hotspots sind. Und ja, die andere Geschichte dann, warum es dann zu Perlspotting kam, ich weiß gar nicht, ob das davor oder danach war, auf jeden Fall ist mir so die Idee gekommen, dass ich mich nicht mehr so auf die Hotspots kümmern kann, weil ich weiß gar nicht, ob das davor oder danach war, auf jeden Fall ist mir so die Idee gekommen, ja, wenn ich jetzt so viele Fluggebiete besuche, dann möchte ich doch auch am Ende des Sommers irgendwie so ein Erinnerungsstück haben.

[00:10:26] Also irgendwie, wo ich dann weiß, wo ich war und einfach so ein bisschen zurückblicken kann. Und da ist mir auf einer längeren Autofahrt, warum auch immer, die Idee gekommen, ja, ich könnte doch ein Kartenspiel machen, so ein Supertrumpf -Kartenspiel. Also als Kind habe ich das gerne gespielt, kennt man diese Autokwartette oder Flugzeug, Schiffe, was weiß ich. Wo dann verschiedenste Daten draufstehen, Gewicht, Beschleunigung etc.

[00:10:55] Und man hat das einfach dann, wenn man so spielt, halt vergleicht. Und wer die höhere Zahl hat, der kassiert dann den Stich. Also so ganz ein simples Prinzip. Und da habe ich als Kind dann einen Riesenspaß daran gehabt. Und jetzt ist mir das wieder eingefallen. Und ich habe mir gedacht, ja, das könnte man doch mit Fluggebieten auch machen.

[00:11:14] Ja, so ist das dann entstanden. Ich habe gedacht, ja, ich mache da überall so ein schnelles Foto. Und die Daten, ja, was da genau draufkommt, war mir noch nicht klar. Aber so Höhenmeter ausmessen oder so, das ist jetzt auch nicht viel Arbeit. Also war so die Idee, ich werde dann am Ende des Sommers mich kurz hinsetzen. Ein, zwei Wochen maximal. Und dann gestalte ich das Ganze, habe so eine schöne Erinnerung. Vielleicht drucke ich auch ein paar Exemplare als Geschenk. Und ja, damit habe ich ein schönes Projekt abgeschlossen. Und eben auch während des Sommers so ein bisschen einen roten Faden und so ein kleines Ziel, woran ich arbeiten kann. So ist es eigentlich losgegangen.

[00:11:50] **Lucian Haas:** Das klingt jetzt so mit dem vielen eigentlich und sowas, als wäre es dann doch etwas anders geworden.

[00:11:55] **Clemens Lehner:** Ja, es ist dann anders gekommen. Und zwar gleich am ersten, am Weg zum ersten Fluggelände ist mir noch eine Ergänzung eingefallen. Das war auf dem Weg zum Hirzer in Meran, bei Meran. Und auf der Autofahrt habe ich mir dann gedacht, ja, ich war vor eineinhalb Jahren, war ich auch längere Zeit mit dem Auto unterwegs in Frankreich und Spanien. Und habe dort auch wahnsinnig viel Fluggelände besucht. Mir auch zum Teil einfach nur angeschaut, wenn ich wusste, ob das Wetter passt nicht. Aber trotzdem habe ich das Interesse gehabt, die Gelände zu sehen. Und habe dann von Freunden auch manchmal die Frage bekommen, ja, wie ist denn dieses Fluggelände dort oder jenes? Und ich wusste, ich war dort, aber zum Teil habe ich gar kein richtiges Bild mehr vor Augen gehabt. Das fand ich dann irgendwie schade und habe mir gedacht, das müssten wir doch.

[00:12:43] Ja, also wenn ich schon so ein schlechtes Gedächtnis habe, dann muss ich mir da irgendein anderes, Ja, also wenn ich schon so ein schlechtes Gedächtnis habe, dann muss ich mir da irgendein anderes, Mittel suchen, dass ich das Ganze präsent habe oder zumindest wieder auffrischen kann. Und so ist die Idee eben auf dem Weg zum ersten Fluggelände dieser Reise 2023 entstanden, die Idee, da ein kurzes Video zu machen. Also ich habe dann begonnen, auf den Landeplätzen und Startplätzen, also alle, also die relevanten Spots quasi, wo man mit dem Gleitschirm den Boden berührt oder abhebt, da Aufnahmen zu machen, die Kamera einfach grob zu schwenken und kurz was dazu zu sagen. Also so als kurze Beschreibung, jetzt nicht mit dem Anspruch irgendwie auf Vollständigkeit, aber zumindest ja, dass die Bilder nicht so ganz leer ablaufen werden, so könnte man es sagen.

[00:13:30] Und habe dann auch begonnen, das auf YouTube hochzuladen. Hast du darauf dann schon direkt Reaktionen bekommen? Ich glaube zu Beginn nicht wahnsinnig viele, nein. Das war mir aber auch ehrlich gesagt nicht so wichtig, weil... Das war ein

[00:13:44] **Lucian Haas:** Tagebuch quasi für dich oder einfach

[00:13:46] **Clemens Lehner:** so... Genau, genau, ja.

[00:13:48] **Lucian Haas:** Videonotizbuch, wie man es nennen könnte, oder?

[00:13:50] **Clemens Lehner:** Genau, so könnte man sagen, ja. Also das war ja mehr eben der Anspruch, erst einmal für mich das Ganze zu machen. Natürlich so ein bisschen im Hinterkopf schon auch, vielleicht gibt es da ja Bedarf oder vielleicht interessiert es wen, vielleicht hilft es jemandem.

[00:14:06] Und dadurch habe ich dann auch einen Namen gesucht für das Ganze. So ist dann eben der Name Paraspotting irgendwie aufgetaucht und...

[00:14:17] **Lucian Haas:** Aufgetaucht? Wie taucht so ein Name auf? Hast du den Film? Also ich kenne nur den Film, der nennt sich Trainspotting. Aber da geht es um irgendwelche Drogenerlebnisse von schottischen Jugendlichen und hat auch ganz am Rande irgendwas mit Zügen zu tun und sowas. Aber ist für dich Paraspotting, du der Flugjunkie gewissermaßen? Oder wie

[00:14:40] **Clemens Lehner:** hast du dir das gedacht? Das ist jetzt auch eine sehr schöne Interpretation, der Flugjunkie, ja. Die habe ich noch nicht gesehen, aber der Film oder der Name des Films zumindest hat schon auch eine Rolle bei der Namensfindung des Projekts gespielt. Ganz genau kann ich es auch nicht mehr herleiten, aber zumindest weiß ich, dass der Begriff Trainspotting, der steht so im Englischen, soweit ich weiß, einerseits natürlich dafür, Züge zu beobachten, aber andererseits auch für eine einfach komplett sinnlose Tätigkeit. Also so Trainspotting. Ja, was mache ich heute? Ich schaue halt Züge an. So als Metapher auch oder Bild eben für quasi etwas Sinnloses tun im Endeffekt.

[00:15:27] Und ja, beim Paragliden, also wenn man es jetzt rein praktisch sieht, so wirklich viel Sinn hat es ja auch nicht, aber es macht einfach riesen Spaß. Und ja, das wäre dann auch wieder ein Sinn für sich natürlich.

[00:15:43] Aber weil, ja, weiß nicht, ob das jetzt zu weit führt, ich schweife ab, aber wenn auch innerhalb des Paragliden so nach der Sinnhaftigkeit gefragt wird, ich weiß nicht, wer braucht Speedkleider oder wer braucht ein Liegegurtzeug oder so. Also wenn es Spaß macht, dann ist es schon Sinn genug, weil unsere ganze Sache hat ja eigentlich nicht mehr Sinn als den Spaß, würde ich jetzt mal sagen. Okay, aber zurück zu deinem Projekt Paraspotting. Zu Paraspotting, genau. Also auch im Grunde das Paragliden oder Paragliden, Paraglider beobachten, ja, im Grunde eine, ja, sinnlos wäre vielleicht jetzt die falsche Sache, aber eine Sache, die man nicht zu ernst nehmen muss. Vielleicht kann man es so sehen. Irgendwie so ist es halt, die kommen dann Spot gleichzeitig auch als, ja, als der englische Begriff für einen Ort oder einen Punkt.

[00:16:33] Und damit fand ich das auch ganz passend und eben auch einen einprägsamen Namen. Dann bist

[00:16:38] **Lucian Haas:** du aber zu jedem dieser verschiedenen Fluggelände beziehungsweise dann auch Startplätze, bist du dann immer hingefahren? Hingefahren, gelaufen, was auch immer. Und hast dich als erstes mit der Kamera dahingestellt, bevor du dort geflogen bist, sagst du, ich mache jetzt einmal hier so den 180 -Grad -Schwenk oder noch mehr und erzähle dabei etwas, was ich über diesen Startplatz weiß.

[00:16:59] **Clemens Lehner:** Genau, im besten Fall hatte ich davor schon Leute dort getroffen, die ich dann immer ausquetsche, was es so Wissenswertes über das Fluggelände gibt. Aber ja, ich bin da sehr, wie soll ich sagen, unperfektionistisch rangegangen. Und habe mich da auch, ja, wenn ich nicht viel wusste über den Spot, dann trotzdem dahingestellt und halt das, was ich, entweder was zu sehen ist oder was sich logisch ergibt oder sonst halt nichts dazu gesagt. Also was ich jetzt nicht weiß, dann sage ich da auch nichts dazu. Wenn ich nicht weiß, wie stark der Talwind wird, dann lasse ich das weg oder sage halt, Talwind weiß ich jetzt nicht genau. Manchmal auf Verdacht. Manchmal habe ich auch bei den Videos zuerst, wenn ich wusste, ich werde später noch etwas herausfinden über das Fluggelände, dann so. Also die eine Variante. Ja. Kurz gesagt.

[00:17:44] Und dann die andere. Und das dann entsprechend beim Schnitt halt das eine rausgeschnitten, was nicht stimmt. Dann war definitiv mein Ehrgeiz, an den Fluggeländen auch wirklich alle relevanten Spots zu besuchen. Also nicht einfach da rauf zum gerade passenden Startplatz fliegen und landen und passt, sondern ich habe nach Möglichkeit versucht, auch die anderen Startplätze, auch wenn die jetzt gerade nicht richtig angeströmt waren und nicht passend waren, trotzdem zu besuchen und mir ein Bild davon zu machen und dieses Bild eben auch zu dokumentieren. Das war

[00:18:14] **Lucian Haas:** aber auch, weil du eben die Zeit auch dafür hattest. Du hattest frei. Du konntest sagen, wunderbar, ich kann jeden Tag, theoretisch, wenn das Wetter passt, ich kann jeden Tag fliegen gehen und ich kann auch nachher noch fliegen gehen. Jetzt laufe ich noch die 20 Minuten zu dem anderen Startplatz dort hinten auch noch rüber und gucke mir auch noch die Ostflanke an oder was auch immer.

[00:18:32] **Clemens Lehner:** Genau. Also Zeit hatte ich sehr, sehr viel. Und das war auch gut so. Die habe ich letztendlich auch gebraucht, weil ich das am Anfang unterschätzt habe, dass 64 Fluggebiete in einem Sommer besuchen. Dann, auch wenn man viel Zeit hat, recht sportlich ist, es sollte das Wetter auch noch dann mitspielen. Und das war 2023, gerade der Anfang des Jahres, nicht so berauschend, der Frühling. Ich habe, ja, ich glaube, ich bin schon in allen, zumindest in allen, die ich dann auch, alle Fluggebiete, die ich dann auch im Kartenspiel drinnen habe, da bin ich definitiv überall geflogen. Also ich habe schon versucht, ich war zwar manchmal bei Schlechtwetter dann auch auf Fluggebieten, aber dort, die ich wirklich kennenlernen wollte, da wollte ich unbedingt auch fliegen und habe das eben entsprechend auch getan.

[00:19:18] Und ja, die verschiedenen Startplätze besuchen ist oft gar nicht so wahnsinnig viel mehr Aufwand. Ja, es kommt darauf an, aber ich bin oft zu Fuß auch auf den Berg gegangen. Ich hatte viel Zeit, aber ich wollte nicht wahnsinnig viel Geld ausgeben und deswegen mir öfter auch die Bergbahn sparen. Außerdem macht es Spaß. Und wenn man eh schon in der Früh da ist, dann kann man eben die noch thermikfreie Zeit nutzen, auch zu Fuß. Und dann bietet es sich oft an, dass man einfach der Reihe nach von einem Startplatz zum nächsten geht, bis man dann ganz oben angekommen ist. Oder es lässt sich auch manchmal anders kombinieren. Wenn die Thermik passt, an einem mittleren Startplatz irgendwie starten und am oberen einlanden und dann wieder weiter fliegen. Und ja, auf die Art hat es recht gut geklappt, dass ich oft, also bei passenden Wetterphasen dann auch eine Woche, zwei Wochen lang jeden Tag ein neues Fluggelände besuchen konnte und jeden Tag dort im Grunde alle, alle relevanten Spots auch besuchen konnte.

[00:20:19] **Lucian Haas:** Was hast du aus dieser Herangehensweise von Paraspotting für dich gelernt? Also Beispiel, wie gehst du vor, wenn du in ein Gebiet kommst, was du noch nicht kennst? Also was kann man da vielleicht als so allgemeine Tipps geben? Welche Grundfragen sollte man sich als Pilot dort stellen? Und gibt es Sachen, die du vorher nicht wusstest, die du wirklich aus diesem, deiner eigenen Herangehensweise neue Erkenntnisse für dich selbst auch gewonnen hast?

[00:20:47] **Clemens Lehner:** Also das ist eine sehr gute Frage. Wie, wie verstehe ich oder wie lerne ich ein Fluggelände so weit kennen, dass ich mich dann dort auch zurechtfinden kann, wenn ich dann hinkomme und weiß, worauf ich achten sollte? Es gibt natürlich diverse Plattformen. Es gibt auch und das vor allem im Nordalpenraum auch oft sehr gute Club -Webseiten, wo man viele, viele gute Informationen findet.

[00:21:14] Trotzdem ist es für mich oft nicht, nicht genug. Also ich, eine meiner Hauptquellen eigentlich, kann man sagen, für die, für die Information, was ich dann oft auch, also wenn ich jetzt von einem Fluggebiet zum nächsten gehe und also quasi am Abend mich dann vorbereite aufs nächste dann tue, ist, dass ich mir die Flüge anschau, die dort gemacht wurden. Das interessiert mich jetzt weniger, was sind jetzt die weitesten Flüge oder so, sondern da schaue ich mir so eine, eine gewisse Bandbreite an Flügen an, wo ich mir den Track dann auf XContest, geht das sehr einfach, wenn man da eben diesen Radius setzt und World Wide Flight Search eben in dieser Funktion den Radius auf der Karte setzt und sich anschaut, was tauchen dort für Flüge auf. Dann schaue ich mir da, sagen wir mal so zehn Flüge an und schaue, wo sind die gestartet und wo sind die gelandet.

[00:22:02] Weil so gut die existierenden Datenbanken oft sind, sie sind halt auch nicht immer richtig. Und mir ist auch davor schon oft genug so gegangen, dass ich auf der Suche nach einem neuen Flugzeug, einem neuen Fluggebiet dann einfach stundenlang durch die Pampa gegangen bin. Das wollte ich vermeiden und das lässt sich eben auch sehr gut vermeiden, wenn man solche Flüge anschaut. Sollten jetzt natürlich nicht von vor 20 Jahren sein oder so, aber wenn man

sich da die Flüge der letzten Jahre ein bisschen anschaut und man sieht, da ist jemand gestartet an diesem Ort oder vielleicht sind drei oder vier gestartet, dann kann man relativ sicher sagen, das wird jetzt für mich auch klappen, wenn eben die Windsituation natürlich entsprechend passt. Aber man sieht sogar an der Abflugrichtung zum Beispiel der Tracks, sieht man oft viel besser, was für eine Startrichtung da geeignet ist, als wenn man sich in einer der üblichen Datenbanken die Angaben ansieht.

[00:22:49] **Lucian Haas:** Schaust du dabei auch so nach, wo suchen die eh mal die erste Thermik oder sonst was, um zu sagen, es gibt so was, also kann man aus diesen IGC -Daten, die es im XContest gibt in den Flügen, dass man quasi sagt, man kann Hausthermiken erkennen und so etwas direkt daraus, was du dann für dich auch genutzt hast? Das

[00:23:07] **Clemens Lehner:** kann man wahrscheinlich, wenn man sich das anschaut. Ehrlich gesagt, das habe ich nicht genutzt, weil ja, also das ergibt sich dann mehr oder weniger logisch, denke ich, wo die Hausthermik ist, beziehungsweise wenn ich da Leute treffe und das waren ja hauptsächlich auch dann doch die belebteren Fluggebiete, die ich besucht habe, dann frage ich da die Leute auch. Also da wäre es vielleicht noch ein verstecktes Potenzial,

[00:23:32] aber diese Thermik, wo finde ich die Thermik, da verlasse ich mich dann doch entweder auf die Angaben der Leute, wenn ich gar keinen Plan habe oder eben so auf mein Gefühl fürs Gelände, wo ich jetzt der Meinung bin, dass was geht. Meistens hat man ja auch mehrere Chancen dann

[00:23:46] **Lucian Haas:** zu suchen. Und das, was du dann in deinen Videos erzählst oder erzählt hast, von denen, die man jetzt schon sehen kann, wie viel davon ist jetzt das Wissen, was du sagst, das habe ich gewissermaßen aus XContest rausgezogen? Also durch XContest finde ich den

[00:24:02] **Clemens Lehner:** Punkt. Den eigentlichen Startpunkt. Genau, sofern der nicht eh schon vorher irgendwo angegeben ist oder ich validiere es noch einmal. Ansonsten, ja wo, also gerade in den Südalpen muss man sagen, es sind ja nicht alles Fluggelände, wo ich noch nie war. Also gerade in den Südalpen sind sehr, sehr viele Fluggelände, die ich schon jahrelang kenne. Und da sind dann die Angaben natürlich eigener Erfahrung. Und was man auch noch im Gespräch mit anderen so erfährt, wenn ich jetzt ein Fluggelände gar nicht kenne, dann sind das eben Sachen, die ich mir nach Möglichkeit erfragt habe und die ich selbst eben auch, ja irgendwo logisch herleiten kann von, einfach vom Gelände und so weiter.

[00:24:48] Und es ist ja, also eben für mich sind jetzt die, der Text, den ich zum Video sage, gar nicht so die Essenz des Ganzen. Also natürlich möchte ich nichts Falsches sagen, keine Frage. Deswegen sage ich lieber nichts, wenn ich mir etwa nicht sicher bin. Aber das Wichtigste denke ich ist, das Ganze aber zu sehen. Also für mich selbst, um die Erinnerung wieder aufzufrischen und wahrscheinlich für andere auch, um zu sehen, ob das jetzt für sie irgendwie passend ist. Ist mir der Startplatz breit genug?

[00:25:16] Und ist der Landeplatz für mich groß genug? Das kann man ja am besten, denke ich, anhand so eines Videos dann selbst für sich abschätzen. Ich sage dann schon gerne so, ja der Landeplatz ist ja so lang und so breit und was weiß ich. Aber das kann man ja leicht mal auf Google Maps rausmessen zum Beispiel. Genau, ja die Sachen, die ich da sage, Erfahrungswerte und Dinge, die mir andere Locals im besten Fall, dann dort sagen. Wobei ich da auch schon die Erfahrung gemacht habe, dass das dann zum Teil mit Vorsicht zu genießen ist. Also meistens kennen natürlich die Locals ihre Gelände am allerbesten. Aber entweder ist, sagen wir mal so, vielleicht habe ich die Aussage nicht ganz richtig verstanden oder falsch weitergegeben. Auf jeden Fall ist mir auch schon passiert, dass ich dann von einem Club zum Beispiel die Nachricht bekommen habe, ja das, was du da sagst, das ist ganz falsch.

[00:26:07] Da darf man nicht hinfliegen. Da ist man brutalst im Lee und so weiter. Das habe ich dann natürlich gleich rausgenommen. Wenn ich das jetzt noch einmal machen würde, dann, also die Angabe war sicher nicht falsch, aber es kommt halt auf die Tageszeit an, wo man da hinfliegt. Wenn der Talwind direkt einsetzt, dann wird es gefährlich. Das jetzt in dieser Situation. Deswegen ist es ja beim Fliegen auch so schwierig, oft so allgemeine Aussagen zu treffen. Ich kann jetzt nicht sagen, fliegt es immer dorthin, weil da passt es immer perfekt. Es kommt ja extremst auch auf die Wettersituation an.

[00:26:39] **Lucian Haas:** Nun hast du ja deinen YouTube -Kanal Paraspotting, wo diese ganzen Videos draufstehen. Du hast eine Website Paraspotting, wo unter anderem auch eine Kartenansicht drauf ist, wo dann im Grunde alle Videos aus

der Karte heraus verlinkt sind, wo man sich so reinzoomen kann und sagen kann, ach da sind Startplätze und dann kann ich draufklicken und dann kriegt man gleich das kleine Video zu diesem Startplatz angezeigt. Das sind dann meistens ein, zwei, drei Minuten. Wird das denn genutzt? Also dass du merkst, dass Leute da draufkommen und was kriegst du da für Rückmeldungen? Also gerade für diese, eigentlich sind es ja relativ basic Infos, weil du hauptsächlich wirklich das Bild zeigst und sagst, ich bin jetzt hier und das und so. Und es gibt ja noch drei andere Startplätze oder was auch immer. Aber es ist ja jetzt nicht die große Fluggebietsbeschreibung, die du da direkt

[00:27:25] **Clemens Lehner:** lieferst. Ja, also zum Stichwort Rückmeldungen. Am Anfang war immer mein Ziel, bei YouTube mehr Abonnenten als Videos zu haben. Und das hat sich mittlerweile eingestellt. Also mittlerweile sind es über 1500 Abonnenten auf dem Kanal Paraspotting. Und auch die Zahlen, wie oft die Videos angeschaut werden, die gehen langsam aber stetig in die Höhe. Also ja, Rückmeldungen bekomme ich immer wieder in Form von Kommentaren auf YouTube. Ich sehe natürlich auch auf meiner Website, wie groß zum Beispiel jetzt die Aufrufzahl dieser Karte ist, dieser Paraspotting Map, wie ich sie genannt habe, wo man dann eben auf der Karte sieht, die einzelnen Punkte hat und wenn man draufklickt, das Video kommt.

[00:28:13] Und das geht auch stetig in die Höhe. So die lustigsten Rückmeldungen manchmal sind, wenn ich an irgendeinem Fluggelände bin und mich da mit Leuten unterhalte, die ich nicht kenne. Dann kommt manchmal so, ah, ich kenne dich doch, ich kenne doch die Stimme. Und dann kommen die Leute quasi über meine Stimme, die sie kennen, dann drauf, dass sie mich eben da von den Videos kennen.

[00:28:39] Ist mir jetzt auch schon ein paarmal passiert. Es wird gesehen, es wird genutzt und ich denke und hoffe schon, dass es auch einen Beitrag für viele Leute bieten kann, um sich leichter zu tun, neue Fluggelände zu befliegen.

[00:28:56] **Lucian Haas:** Erkennst du denn an den Abrufzahlen, die du da hast, auch sowas, das sich eins zu eins gewissermaßen widerspiegelt, wie beliebt Fluggebiete sind? Dass du da auch wieder siehst, okay, Greifenburg wird am meisten angeschaut und Bassano. Und irgendwelche hintertupfigen, was auch immer, Hike -and -Fly -Gelände, da habe ich erst zwei Abrufe gehabt oder sonst etwas.

[00:29:17] **Clemens Lehner:** Ja, ich glaube schon. Also das kann man schon eindeutig sehen, dass die beliebteren Gelände öfter angeschaut werden. Also ich glaube, die Leute sehen sich auch gerne das an, was sie kennen.

[00:29:27] Das meistgesehene Video, wenn es jetzt um Spots geht, das ist, glaube ich, Meduno, der Startplatz. Ich meine, Meduno ist jetzt nicht das allerbeliebteste Fluggelände, aber es liegt auf jeden Fall unter den Top 10, so im Ostalpenraum. Bassano ist auch recht gut gesehen. Ja, es sind schon die Spots, also auch die beliebten Spots, wo auch die Videos öfter angesehen werden als andere. Definitiv, ja.

[00:29:52] **Lucian Haas:** Nun hast du 2023 dein Sabbatical gemacht, bist da viel rumgefahren. Geht das Projekt weiter? Also baust du Parallelsporting immer weiter aus?

[00:30:03] **Clemens Lehner:** Ja, ich bin dabei, auf jeden Fall, ja. Es ist dann, ich komme zurück auf die vielen eigentlich in meiner Schilderung, wie das Projekt entstanden ist. Also dieses eigentlich,

[00:30:16] eigentlich sollte es nur eine kurze Zeit dann im Herbst sein, wo ich dann das Kartenspiel zusammenstelle. Das wirklich war dann folgendermaßen, dass ich mich quasi im November an den Schreibtisch gesetzt habe und im Juli wieder aufgestanden bin, so ungefähr. Also da habe ich dann extrem viel Zeit gebraucht, um die ganzen Informationen, aufzubereiten. Ich hätte es sicher schneller machen können, aber da ist dann, im Gegensatz zu den kurzen YouTube -Videos, die ich sehr simpel mache, ist dann beim Kartenspiel selber doch wieder mein Perfektionismus ein bisschen durchgekommen. Und ich habe da sehr lange am Design gearbeitet. Was will ich auf den Karten drauf haben? Wie stelle ich das dar? Wie sollen die einzelnen Symbole ausschauen? Und so weiter. Dann natürlich auch die ganzen Daten zu besorgen, war ein gewisser Aufwand.

[00:31:04] Es steht ja auf jeder Karte nicht nur drauf, wie viele Flüge da sind, die da pro Jahr durchschnittlich absolviert werden, sondern auch wie viel Prozent davon jetzt über eine Stunde dauern, wie viel Prozent davon über 15 Kilometer oder wie viel über 100 Kilometer gehen. So ein bisschen so die Streckenflug -Eignung beziehungsweise ich sage lieber die Streckenflug -Benutzung des Geländes da einschätzen zu können. Dann ist da drauf, wie viel ungefähr in den

einzelnen Monaten geflogen wird und so weiter und so fort. Es sind wahnsinnig viele Daten, die alle letztendlich aus den realen Flug -Uploads von DHV -XC und ich, XContest kommen.

[00:31:39] **Lucian Haas:** Hast du dafür was programmiert? Also irgendwie ein Bot, der das automatisch A die Daten runterzieht und B dann auch gleichzeitig die Daten rauszieht, die du brauchst, um zu sagen zu können, okay, 3 % sind weiter als 100 Kilometer geflogen von hier aus?

[00:31:55] **Clemens Lehner:** Nein, also programmieren kann ich nicht. Ich habe eine, also in Excel Sheets, nicht Excel, in Google Sheets, gibt es die Möglichkeit, dass man sich quasi über eine Funktion Daten von einer Website einliest. Das habe ich so in halbautomatisierter Form genutzt zum Teil. Genau und damit schon das Ganze natürlich deutlich vereinfachen können. Ich habe jetzt nicht immer eingegeben, zeig mir alle 15 Kilometer Flüge am Brauneegg. Ah, das sind jetzt 3000 so und so und wieder rauskopiert. Das ist schon, ja, habe ich schon ein bisschen automatisiert. Geht vielleicht noch besser, aber es war auch das Datenbeschaffen nicht der extremste Aufwand, sondern die dann auch aufzubereiten quasi. Und zum Beispiel, um die 1 -Stunden -Flüge bei XContest rauszufilmen, gibt es ja gar nicht die Möglichkeit, das anzuzeigen.

[00:32:48] Also da musste ich quasi einen Workaround über die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Flugstrecke insgesamt. Das kann man sich dann so rausrechnen. Braucht man aber ein paar mehr Datenbankabfragen, um das anzunähern. Also ja, aber das war auch nur ein Teil des Ganzen. Die Daten, vielleicht auch wieder zwei Wochen, dann kommt wieder die Website aufstellen, auch wieder ein paar Wochen und so. Also so kommt es dann zusammen. Die Frage, was kommt, was für Daten möchte ich überhaupt auf die Website zu den Fluggebietsbeschreibungen geben? Es ist ja, auf jeder Karte ist ja ein QR -Code drauf, wo man dann auf eine eigene Seite auf meiner Website kommt, wo das Fluggebiet nochmal ausführlicher beschrieben ist als in den einzelnen Videos. Also natürlich sind die Videos auch verlinkt oder eingebunden,

[00:33:35] aber es sind auch noch viel mehr, mehr Daten drinnen, die dann ein bisschen weitergehen noch und noch vertieft eben recherchiert sind.

[00:33:44] Ja, das ganze Drum und Dran hat dann, wie gesagt, ja, bis weit in den Sommer 2024 gedauert, bis ich dann die Karten auch in den Druck bringen konnte. Gleichzeitig habe ich, ja, ich habe am Ende des Jahres 2023 gesehen, okay, meine Ersparnisse gehen doch noch länger. Also habe ich, und eben weil ich noch so tief in der Arbeit an den Karten gesteckt bin, habe ich mir gesagt, okay, ein Jahr hänge ich da noch dran, wo ich mich damit beschäftige, was mir gerade so Spaß macht. Genau, also so ist das Ganze, also die Karten selbst, die waren dann letztendlich im September, sind sie aus dem Druck gekommen.

[00:34:27] In einer Druckerei in Deutschland habe ich das gedruckt, dann auch abgeholt. Und ja, dann hatte ich erstmal da so 1000 Stück Kartensets bei mir rumstehen. Und habe noch keine Ahnung gehabt, wie es damit weitergeht. Aber bisher habe ich schon gut die Hälfte, davon bin ich schon los geworden. Also das ist sehr gut angelaufen, muss ich sagen. Und das bestärkt mich auch darin, da jetzt in die Richtung noch weiter zu machen.

[00:34:56] **Lucian Haas:** Das heißt, es könnte vielleicht irgendwann sogar eine zweite Auflage von diesem Kartenset geben, von dem, den es schon existiert. Und gleichzeitig planst du vielleicht auch noch andere Gebiete. Weil ich glaube, die Kartensets jetzt, das ist ja Südostalpen und die Nordostalpen. Willst du irgendwann auch mehr die westlichen Bereiche in die Schweiz gehen und sagen, ich bilde da auch mal ganz viel ab?

[00:35:18] **Clemens Lehner:** Das ist tatsächlich der Plan, dass ich da diesen Sommer die Westalpen bereise. Also da bin ich schon sehr gespannt darauf, weil das ist, glaube ich, noch einmal ein ganz anderes Gebiet, wo ich bisher auch noch überhaupt keine Ahnung habe. Einmal war ich in Sant 'Elea und ich glaube, das war es dann auch schon wieder, was ich von den Westalpen so kenne. Ich kann es mir noch leisten, sage ich mal, auch durch die vielen Käufe. Es ist jetzt nicht so, dass das alles finanziert. Also ich greife weiterhin auf meine Ersparnisse zurück, aber die halten immer länger und länger. Und damit freue ich mich da schon sehr darauf, dass ich mir das gönnen kann, quasi diesen Sommer dann die Westalpen zu bereisen und für mich zu entdecken.

[00:36:02] Und da möchte ich eben auch wieder ein Deck zusammenstellen. In dem Fall wahrscheinlich nur ein Deck, weil 64 Fluggebiete in einem Sommer, ich glaube, das tue ich mir nicht noch einmal an. Außerdem habe ich eben auch

noch einige, was ich 2023 nicht hatte, einige Flugreisen, die ich als Guide leiten werde. Also bin ich da auch noch ein bisschen mehr beschäftigt den kommenden

[00:36:24] **Lucian Haas:** Sommer. Du hast vor 2023, vor deinem Sabbatical, als es angefangen hat, hast du als Fluglehrer gearbeitet. Warum brauchtest du ein Sabbatical?

[00:36:38] **Clemens Lehner:** Also, vielleicht zum Begriff Sabbatical, der wird, oft wird er so benutzt, dass es ein bezahlter Urlaub ist. Bei mir war es letztendlich, ich habe die Arbeit beendet

[00:36:50] und mich dann auch relativ bald einmal selbstständig gemeldet. Warum brauchte ich ein Sabbatical? Also, es ist ja wunderschön, als Fluglehrer zu arbeiten, aber es ist extremst intensiv. Wo drin besteht die Intensität? Da gibt es sicher andere Modelle auch, aber da wo ich gearbeitet habe, da läuft es einfach so, dass es quasi von März bis Ende Oktober quasi durchgeht. Also da gibt es hin und wieder einmal, also das Wochenende theoretisch ist frei, aber gerade wenn man Reisen macht, die starten dann am Sonntag und enden am Samstag. Und Reisen habe ich sehr viele gemacht, so fast ein Drittel der Wochen war ich dann auf Reisen unterwegs im Schnitt.

[00:37:36] Dadurch waren halt die freien Tage extrem begrenzt. Also das ist im Grunde die Intensivität des Ganzen, dass man fast jeden Tag dann wirklich mit der Arbeit beschäftigt ist. Und so schön die auch ist, irgendwann denkt man sich dann trotzdem, jetzt hätte ich gerne einmal ein, zwei Wochen, wo ich dann einmal selbst da unterwegs bin, wo ich gerade in dem Moment hin will und auch selbst fliegen gehen kann. Weil, als Fluglehrer hat man zwar ständig mit dem Fliegen zu tun, aber meistens schaut man halt den anderen zu und weiß es besser. Aber das Selberfliegen, das war bei mir da, ist da einfach auch zu kurz gekommen. Und ja, das ist im Grunde der simple Grund, warum ich ein Sabbatical brauchte.

[00:38:15] **Lucian Haas:** Also es war keine Art, noch kein Burnout oder sowas als Fluglehrer, sondern eher die wachsende Lust, selber noch wieder mehr in die Luft zu kommen.

[00:38:24] **Clemens Lehner:** Genau, genau. Nein, Burnout definitiv nicht. Aber ja, schon so ein bisschen das Gefühl, wenn das jetzt noch so intensiv weitergeht, dann verliere ich vielleicht irgendwann die Freude am Fliegen. Und dann, dann muss ich es komplett sein lassen. Und das wäre doch sehr, sehr schade. Ja, schon so, um auch wieder selbst mehr Freude zu gewinnen an der ganzen Geschichte.

[00:38:45] **Lucian Haas:** Nun hast du dir ja dann ein anderes Projekt quasi ans Bein gebunden. Erst bist du rumgereist und hast deine Videos gemacht und bist da geflogen. Dann hast du aber, wie gesagt, ein halbes Jahr lang allein an diesen Karten gearbeitet, auch noch mit. Ist dir das irgendwann auch viel und schwer geworden? Oder war es einfach, du warst so in deinem Element jetzt damit, dass du gesagt hast, ah, da wird was draus. Nein,

[00:39:06] **Clemens Lehner:** das war ja nur ein Jahr und nicht vier Jahre. Deswegen, nein,

[00:39:13] das ist mir nicht schwer geworden. Nein, weil ich mir da auch die Freiheit genommen habe, dann auch immer wieder einfach zwischendurch halt einmal fliegen zu gehen. Also dieses Bild, ich setze mich jetzt im Oktober und schreibe sie schon im Juli wieder auf. So ganz stimmt das ja nicht. Ich bin, ich bin schon öfter auch fliegen gegangen und habe mir die Zeit da relativ frei eingeteilt, intensiv gearbeitet, aber dann auch wieder entsprechend einfach gegönnt, einmal was anderes zu tun, fliegen zu gehen und so weiter. Ja, auf die Art hat es eigentlich perfekt gepasst und ja, kann man sich vorstellen, da in die Richtung noch weiter zu machen. Auch weil, ja, es macht einfach Riesenspaß, das Ganze so aufzubereiten. Es ist noch einmal ein bisschen was anderes als die Fluglehrertätigkeit, wo man eben,

[00:40:02] also auch super spannend mit Leuten. Es ist wieder was anderes und macht mir richtig Spaß. Also das möchte ich auch nicht missen, aber so konzentriert, dann da wieder am Schreibtisch zu sitzen und was aufzubereiten und so, das hat auch seine eigene Qualität, was mir Spaß macht. Hat sich über

[00:40:20] **Lucian Haas:** die Zeit was geändert für dich, wie du herangehst an so ein Fluggelände? Also sind deine Videos, die neueren, sind die irgendwie anders als die ersten, die du gemacht hast?

[00:40:32] **Clemens Lehner:** Das würde ich jetzt vielleicht gern sagen können, aber so wahnsinnig viel glaube ich nicht, dass sich geändert hat. Na, da müsste ich länger drüber nachdenken. Also ich versuche auch immer Sachen zu

verbessern und da gibt es sicher auch einiges zu verbessern bei den Videos. Aber im Moment, na, ist nach wie vor so dieser Grundgedanke quick and dirty sozusagen. Und ja, weil ich weiß, wenn ich das aufwendiger machen würde, dann würde ich es wahrscheinlich gar nicht mehr machen. Wenn ich da jetzt mit einer langen Liste an Daten und Fakten dann zum Fluggelände schon anfare, die ich alle da unterbringen möchte im Video, dann verliere ich wahrscheinlich recht schnell die Freude und kann auch den Workload gar nicht stimmen.

[00:41:18] Deswegen passt es, denke ich, weiterhin ganz gut so. Ich habe natürlich einen Grundeindruck vom Fluggelände. Oft kenne ich es auch schon oder habe mich recht umfassend informiert und bereite mich aber dann auf die eigenen Videos nicht wirklich im Detail vor, was ich jetzt genau sagen will, sondern das kommt dann so, wie es gerade passt. Ich ärgere mich danach manchmal auch, scheiße, das hätte ich jetzt anders sagen müssen, das wäre jetzt noch irgendwie interessant gewesen, aber ist dann halt nicht drinnen. Ja, es ist nicht vollständig. Es ist einfach ein Bild, auch eine Momentaufnahme natürlich und ein Puzzlestein für Leute, wenn sie sich über ein Fluggebiet informieren wollen.

[00:41:53] Also die ausführlicheren Informationen, die packe ich dann eben auf die Fluggebietsbeschreibung, die man über die Paraspotting Cards dann zugreifen kann.

[00:42:02] **Lucian Haas:** Clemens, jetzt zum Ende hin würde ich noch mal gerne einen kleinen Themenwert wechsellernen. Ziemlich komischer Themenwechsel, sage ich mal, weil ich hatte dich im Vorfeld auch mal gefragt, gibt es irgendwelche Themen, die du sonst noch interessant fändest, mal darüber zu sprechen? Und da hast du ein Thema genannt, da dachte ich, wieso führt er das jetzt auf? Und das ist, du hast gesagt, wäre es möglich, Thermiken mit einem LiDAR - oder LiDAR -Gerät zu vermessen und was könnte man damit machen? Erzähl mal überhaupt, was ist das? Wie kommst du auf diese Idee und warum ist das für dich wichtig? Interessant.

[00:42:37] **Clemens Lehner:** Also Thermik ist ja eines der faszinierendsten Dinge überhaupt an unserem Sport, denke ich. Beschäftigt mich auch schon lange. Ich habe mich auch damit beschäftigt, wie man das am besten quasi vermitteln kann als Fluglehrer. Naja, und es gibt ja tausende Thermik -Theorien. Wie schaut so eine Thermik aus? Aber ich glaube, es hat noch niemand so eine Thermik richtig gesehen. Das ist so ein Traum, der ist, glaube ich, also der ist bei uns mit Sicherheit, wo ich als Flugschüler quasi, als ich 2016 den Schein gemacht habe, in unserer Gruppe ist das aufgetaucht. Ja, es wäre doch cool, die Thermiken zu sehen, so eine Thermikbrille und so. Und das geht wahrscheinlich ganz, ganz vielen so, so der Traum der Thermikbrille. Ja, ich habe so ein bisschen einen technischen Hintergrund von meiner Ausbildung her und habe mir dann auch überlegt, ja, kann man das nicht irgendwie machen?

[00:43:29] Aber also nach allen Prinzipien, die ich kannte, ist es halt nicht möglich, die Luft zu sehen. Und die Wärmestrahlung oder was weiß ich, aber da habe ich mich getäuscht. Das habe ich jetzt auch erst vor wenigen Wochen, bin ich da zufällig drauf gestoßen, weil ich eine Segelzeitschrift gekauft habe. Also ein Magazin für Segelsportler, Segelschiffe. Und ja, weil ich habe meinen Bruder in Argentinien besucht, habe mir gedacht, den bringe ich was mit. Der ist begeisterter Segler. Und außerdem interessiert mich, wieso andere Magazine aufgebaut sind. Ich habe jetzt schon einen zweiten Artikel gemacht, den habe ich für das THV -Magazin geschrieben. Und im Zuge dessen hat mich interessiert, ja, wie in anderen Sparten, wie schaut das da aus? Wie schreiben oder über was schreiben die Leute da?

[00:44:16] Ja, lange Rede, kurzer Sinn. Dieses Magazin habe ich dann auch ein bisschen durchgeblättert und stoße auf einen Bericht über eine neue Messtechnik, mit der bei einer Regatta der Wind dargestellt wird. Also das ist so eine Regatta, ich glaube, America's Cup heißt es, das haben wahrscheinlich einige schon im Fernsehen gesehen, wo die, das sind so relativ große Tragflügelkatamarane, die saumäßig schnell übers Wasser sausen und immer wenn die eine Kurve machen, dann hüpft die ganze Mannschaft von einer Seite auf die andere und kurbelt wie verrückt. Das ist ein Sport, da steckt offenbar auch einiges an Geld dahinter. Und da war der Bericht darüber, dass man zum ersten Mal eine Technik eben eingesetzt hat, um den Wind zu visualisieren oder zu erfassen erst einmal, um dann zu visualisieren über die gesamte Fläche.

[00:45:13] Also das sind so ein paar Quadratkilometer, glaube ich, keine Ahnung, so ein Kurs, oder wo die da halt im Zickzack hin und her fahren. Das sind vielleicht zehn Kilometer mal fünf Kilometer oder so eine Wasserfläche. Und da wurde berichtet, dass mit Hilfe von drei Sensoren oder drei Messgeräten das Windfeld auf dem gesamten, auf der gesamten Fläche erfasst werden kann und dann dargestellt. Und dieses LIDAR, ich weiß jetzt auch nicht, ob man es LIDAR oder LIDAR nennt, ist eben die Technik, die dahinter steckt.

[00:45:46] **Lucian Haas:** Also je nachdem, ob man es Englisch oder Deutsch versteht, das ist Light Detection and Ranging oder Lichtdetektion und was auch immer.

[00:45:55] **Clemens Lehner:** Danke, dass du die Abkürzung da kennst, weil das hätte ich jetzt auch nicht bringen können. Was ich dazu sagen kann, ist, dass da mit Laser im Grunde

[00:46:05] Aerosolpartikel in der Luft sind. Das heißt, da kann Luftvermessen werden. Und zwar eben über ein gesamtes Feld. Also da kann mit drei Sensoren hochauflösend und mit hoher Präzision über dieses Feld, der Seelregatta, kann da an jedem Punkt quasi, ich frage mich nicht, wie klein die Abstände sind, aber ich glaube schon sehr fein, kann da der Wind bestimmt werden. Es wird dann entsprechend dargestellt und so weiter. Jetzt kann ich auch nicht hundertprozentig sagen, ist das nur eine Fläche, was man da fassen kann, aber ich bin mir relativ sicher, dass es auch ein dreidimensionaler Raum ist. Na ja, und da ist doch nichts naheliegender, als dass man sich denkt, dass man dieses Auge doch einmal auf eine Thermik richten müsste, um tatsächlich einmal die Thermik zu sehen. Also da ist jetzt nicht, denke ich, das Ziel, dass man das Ganze dann im Flug live für sich hat.

[00:46:54] Wäre vielleicht spannend, aber kann man sich fragen, ob das überhaupt für unseren Sport irgendwie dann zielführend ist. Aber rein aus wissenschaftlicher Sicht sich einmal so eine Thermik anzusehen, einmal zu vermessen und zumindest einmal für ein, zwei Beispiele zu sehen, wie das tatsächlich real aussieht. Wie sieht jetzt dieser Wirbelring aus? Oder wie sehen die abtropfenden Lehm-Tropfen aus? Oder ist das ein Schlauch? Ist das eine Blase? Wie sieht die Blasenfolge aus bei pulsierenden Thermiken? Und so weiter und so fort. Also alles, was ich dazu kenne, das ist einfach nicht befriedigend. Und das einmal wirklich real zu sehen, das wäre doch unglaublich faszinierend,

[00:47:32] **Lucian Haas:** oder? Das auf jeden Fall. Ich meine, die meisten Leute werden sagen, ja, ich würde es ja am liebsten dann doch live wissen und nicht nur so. Aber um sich das mal besser vorstellen zu können, welche Formen das Ganze annimmt, dafür ist das sicherlich toll. Ist das denn ein Projekt, wo du sagst, da träume ich nur von? Oder wäre das etwas, wo du sagst, da habe ich mal Lust, das quasi in Angriff zu nehmen? Ich gucke, kann ich irgendwo mir drei LiDAR-Geräte besorgen und stelle die mal irgendwo ins Gelände? Ich weiß, da gibt es so eine Hausthermik, die pulsiert alle 20 Minuten oder was auch immer. Da kann ich das auf jeden Fall mal durchmessen.

[00:48:08] **Clemens Lehner:** Also ich hätte definitiv Lust, das selbst zu machen, aber ich glaube nicht, dass ich die Kapazitäten dazu habe. Also erstens mal Zeit und dann ist, ja, ob ich mich da so weit einarbeiten kann, weiß ich auch nicht. Meine Hoffnung wäre, dass sich irgendeine Studentin oder ein Student findet, der in dem Bereich tätig ist und das quasi als Masterarbeit oder vielleicht als Doktorarbeit irgendwie, angeht. Ich glaube, das wäre noch das Realistischste, wenn da jemand sich fände. Keine Ahnung. Wir sagen mal, der Ruf geht jetzt raus,

[00:48:45] **Lucian Haas:** die Leute, die es hören. Großer

[00:48:46] **Clemens Lehner:** Aufruf, bitte, bitte macht es das jemand. Das würde mich brennend

[00:48:49] **Lucian Haas:** interessieren. Falls es irgendeine Meteorologie-Studentin oder Student gibt, der vielleicht auch noch Paragliding-affin ist, ihr hättet eine supertolle Masterarbeit, die ihr machen könnt, indem ihr einfach mal mit drei LiDAR-Geräten versucht, Thermiken zu erfassen und dann als dreidimensionales Modell entsprechend mal darzustellen, dass das alle vor Augen geführt bekommen.

[00:49:10] **Clemens Lehner:** Ja, das wäre wirklich großartig und würde für die praktische Fliegerei, glaube ich, auch sehr viel bringen. Natürlich sieht jede Thermik anders aus, aber allein die Gedankenmodelle, die man dazu dann auch im realen Flug zu seiner Thermik quasi entwickeln kann, die würden dadurch sicher auch viel, viel besser werden, wenn man das an ein paar Beispielen aus der Realität wirklich kennt. Das bestimmt. Hast du sonst noch irgendwelche Träume, jetzt abschließend? Ja, ich hätte einen sehr großen Traum, da kann man wahrscheinlich auch stundenlang drüber reden und zwar wäre ich total begeistert, wenn ich irgendwann einmal, irgendwann wird es vielleicht soweit sein, dass ich alt bin und nicht mehr so viel fliegen kann und dann würde ich mir unglaublich gerne

[00:49:56] Gleitschirmrennen im Fernsehen ansehen oder auf irgendeinem anderen Medium, was dann aktuell ist. Im Fernsehen.

[00:50:02] **Lucian Haas:** Gleitschirmrennen. Genau. Zwei Stunden lang. Irgendwelche CCC -Schirme, die hintereinander herdüsen.

[00:50:08] **Clemens Lehner:** Ja, genau. Es gibt Leute, die sehen sich zwei Stunden lang Autos an, die im Kreis fahren und sich noch kaum überholen können oder auch diese Regatta, America's Cup oder was ich genannt habe, ist auch so ein Beispiel, wo doch ein recht exotischer Sport auf den ersten Blick vielleicht jetzt eher wenig durchschaubare Dinge tut, aber trotzdem interessiert es viele Leute. Und ich denke, dass das im Gleitschirmsport, im Paragliden, ja, natürlich bin ich da jetzt sehr, sehr voreingenommen. Keine Frage. Aber ich denke trotzdem, dass man den Gleitschirmsport auch Leuten verständlich und interessant machen kann, die selbst gar nicht fliegen.

[00:50:53] Wenn man das entsprechend aufbereitet, vielleicht die Rennmode ein bisschen anpasst. Aber ich denke, dass das definitiv einen, zumindest für Zuschauer, auch einen Massensport -Charakter annehmen könnte, was man wirklich spannend und interessant aufbereiten kann.

[00:51:14] **Lucian Haas:** Ja, vielleicht wird da in nächster Zukunft auch ein bisschen mehr in diese Richtung schon kommen. Also ich weiß zum Beispiel von einem Schweizer Projekt, die planen, Wettbewerbspiloten, auch von Hike -and -Fly -Wettbewerben, mit Kameras auszurüsten, die dann wirklich im Live -Modus senden und wo man dann einen Livestream hat, wo man zwischen den einzelnen Kameras hin und her schalten kann oder so eine Ansicht von allem Möglichen hat. Sogar bis dahin, dass die überlegen, vielleicht können wir Kommentatoren engagieren, die dann auch noch quasi als Sportmoderatoren, Kommentatoren in dem Moment das Ganze dann entsprechend noch erzählen. Ich glaube, die ersten Versuche dazu sollen auch in diesem Jahr schon laufen. Wer weiß, vielleicht bis du alt bist, ist es dann auch wirklich soweit, dass das bestens funktioniert.

[00:52:01] Und der ganze Kommentar wird von irgendeiner KI dann gesprochen. Aber wer weiß, vielleicht leben wir dann eh nur noch in einem parallelen Universum und sehen dann die Matrix, die uns irgendwelche Flüge vorgaukelt. Wer weiß, was in 20 Jahren da irgendwie so ist. Okay,

[00:52:16] **Clemens Lehner:** vielleicht kann man dann so virtuell auch selbst fliegen, dass man die Rennen gar nicht braucht. Naja, aber zurück zu dieser Vision

[00:52:27] von live übertragenen Rennen fände ich echt großartig. Wo ist das? Hast du gesagt, wo wird das gestartet? In der Schweiz?

[00:52:34] **Lucian Haas:** Das wird von Schweizer Leuten gestartet. Ich habe jetzt die Namen gerade nicht im Hinterkopf, aber wahrscheinlich werde ich dazu im Laufe des Frühjahrs irgendwann auch nochmal auf Lu-Glidz was mehr berichten, wenn das ganze Projekt mehr startet und so. Also du wirst auf jeden Fall davon noch erfahren. Super, da bin ich sehr gespannt.

[00:52:55] Gut, Clemens. Vielen Dank für deine Erzählung rund um Paraspotting und also wohin dich dein Freizeitjahr im Grunde geführt hat und dann doch viel Freizeit, aber auch viel Arbeit dir bereitet hat, aber gleichzeitig auch im Grunde neue Perspektiven eröffnet hat, wo du dich selber dann noch zumindest teils beruflich damit hinbewegen kannst. Also ich finde es immer interessant, wie solche Initiativen wachsen und dann doch was mehr draus wird. Danke dir für deine Erzählung.

[00:53:22] **Clemens Lehner:** Lucian, vielen herzlichen Dank für die Einladung und ganz allgemein vielen herzlichen Dank für deine großartige Arbeit. Das ist, glaube ich, sehr, sehr wertvoll für den gesamten Gleitschirmsport. Vielen Dank. Ja, danke. Hat

[00:53:38] **Lucian Haas:** dir die Folge gefallen? Dann erzähle doch einfach deinen Fliegerfreunden davon. Und wenn du jemanden kennst, von dem du meinst, dass er auch mal ein interessanter Gast in Podz-Glidz sein könnte, dann erzähle mir davon. Ich bin immer auf der Suche nach interessanten Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Schreib einfach eine E -Mail an luglideskontakt@gmail.com. Podz-Glidz kannst du auf allen üblichen Podcast -Plattformen abonnieren. Alle 14 Tage lade ich eine neue Folge hoch. Wenn du nicht so lange warten willst, dann stöbere doch im Archiv. Weit über 150 Stunden interessante Gespräche über den Kosmos des Gleitschirmfliegens sind darin schon zu finden. Als freier Journalist stecke ich viel Zeit, Arbeit und auch Kosten in Podz-Glidz und Lu-Glidz.

[00:54:23] Damit ich das auch weiterhin so professionell, unabhängig und werbefrei tun kann, brauche ich deine Unterstützung. Auf meiner Homepage www.Lu-Glitz.blogspot.com gibt es die Seite Fördern. Dort findest du alle nötigen Infos und Links, um mir finanziell unter die Arme zu greifen. Welchen Betrag als Förderer du gibst, kannst du ganz frei wählen. Falls du dir unsicher bist, mein unverbindlicher Vorschlag sind 60 Euro im Jahr. Das entspricht nur 5 Euro im Monat. Ich denke, das ist ein sehr faires Angebot für so viel aktuelle und hintergründige Information und Unterhaltung rund um das schönste Hobby der Welt. Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald. Bleibt gesund.

[00:55:08] Fliegt hoch. Genießt die Freiheit. Ciao.

English

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

Show notes

Clemens Lehner films take-off sites. His Youtube-Kanal has become the basis for a flight manual of a somewhat different kind

Trainspotting – that is the English term for the strange hobby of people waiting on railway tracks for trains and photographing them as they pass by. A real Trainspotter keeps an enthusiastic book of the numbers of all the trains they have already captured through the lens.

Clemens Lehner is a comparable collector, but not of trains, but of starting places. This is what this 155th episode of Podz-Glitz is about.

In it, Clemens tells how he treated himself to a two-year break from his job as a flight instructor and started systematically "spotting" as many flight areas in the Alps as possible. On site, the 39-year-old Austrian takes short videos of all take-off and landing sites and uploads them to his Youtube-Kanal.

What began as a private pleasure has become a project with a broad impact. On his website Paraspotting.com, there is a map on which all his launch site videos are linked. More and more paragliders are using the offer to get a better idea of what awaits them on site.

Meanwhile, there is even Paraspotting in printed form. However, not as a launch site guide book, but as quartet playing card sets. The cards offer not only technical basic data on flight areas, with which one can outdo an opponent in the game. QR codes lead to further, useful online information.

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

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

Music for this episode:

Track: Yearning | Artist: Nat Keefe

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=bbrBV6F12xk>

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/0029VaBV505CHDynzdLJU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS to Clemens Lehner:

- Website: <https://www.paraspotting.com>
- Youtube channel: <https://www.youtube.com/@Paraspotting>
- Instagram: <https://www.instagram.com/paraspotting/>

Transcript

[00:00:06] **Clemens Lehner:** So, the idea of making a short video came about on the way to the first flight site of this 2023 trip. So I started taking shots at the landing and takeoff sites, just roughly panning the camera and saying something briefly about it. Like a short description, not with the ambition of being exhaustive. It was more about the goal of doing the whole thing for myself first. Of course, I also had it in the back of my mind that maybe someone would be interested, maybe it would help someone. Because of that, I also looked for a name for the whole thing. And that's how the name Paraspotting somehow popped up.

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

[00:01:05] **Clemens Lehner:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:09] **Lucian Haas:** Today with Clemens Lehner.

[00:01:13] And I'm Lucian Haas.

[00:01:19] Trainspotting. That's the English term for the strange hobby of people waiting on railway tracks for trains and photographing them as they pass by. A real trainspotter will enthusiastically keep a log of the numbers of all the trains they've captured on camera. Clemens Lehner is a comparable collector, but not of trains, but of launch sites. This 155th episode of Podz-Glitz is about that. In it, Clemens tells how he took a break from his job as a flight instructor two years ago and started systematically spotting as many flight sites in the Alps as possible.

[00:02:04] On-site, the 39-year-old takes short videos of all launch and landing sites and uploads them to his YouTube channel. What started as a private hobby has turned into a project with a broad impact. On his website Paraspotting.com, there is a map where all his launch site videos are linked. More and more paraglider pilots are using the offer to get a better idea of what awaits them on-site. Paraspotting is now even available in printed form. However, not as a launch site guidebook, but as quartet card game sets. The cards don't just offer basic technical data on flight areas to outdo an opponent in the game.

[00:02:51] QR codes lead to further useful online information.

[00:02:58] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glitz? It's explained on the Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, specifically on the "Fördern" page, how easy it is to do.

[00:03:11] Clemens, how many flying sites have you flown in by now? Do you lead...

[00:03:15] **Clemens Lehner:** Do you have some kind of list? No, I don't have one. I can only say that in 2023, for example—I can say that pretty accurately—I flew in around 70 different flight areas.

[00:03:28] And I mean, that was the summer where I definitely flew the most different flight sites. If you take them all together—I can only give an estimate at the moment, I'd say maybe around 200 flight sites, but that could vary by 100 up or down. So it could be 300? It could definitely be 300, yes. How long have you been flying now? I've been flying since 2016. I started my training in 2016 and finished it in the same summer. Exactly, then I dove into all that flying very quickly. Flying has always kind of been a dream of mine.

[00:04:12] But I was so far away from the whole flying scene. I didn't know anyone who flew a paraglider or anything else. And that's why it was just so far away. It took quite a long time for me to finally start flying at 30. But then I dove right in. The enthusiasm was so great that just a year and a half later, I started working in that field as well. At the beginning, you have to say, my output in terms of flying areas, if you want to look at it that way, was very low. Because I lived in Vienna and always drove to the Hohe Wand. Yes, occasionally to the Hohe Wand or to the Muckenkogel. Or to the Spitzerberg. Yes, Spitzerberg is more of a ground handling area.

[00:04:58] But that's actually one of my favorite things. What I did most in Vienna, at least once a week, was going to the Donauinsel. There's a large meadow there. And I went there for ground handling. I mean, it's just a very flat meadow. Often there was good wind. So I'd just check the forecasts. And as much wind as possible, so that it's really blowing. And then I'd go there. And I went there regularly for ground handling. So that was actually my number one flying area. At the beginning of my flying, the Donauinsel and the flat meadow there, where I had a huge amount of fun. I mean, always flying without taking off. Yeah, exactly. So when it was blowing well, I'd also take off once in a while in between.

[00:05:44] Whether intended or not. Yeah, but that was also, yeah, also the feeling of flying. And also this, how should I put it. First of all, the sporting ambition to hold the glider above yourself. And over time, then just the fun of it. It grows. For me, it just kept growing the more I had the glider under control. That wasn't, yeah, real flying. But in that case, it didn't have to be. But certainly, when the wind is blowing hard, then you're just sitting there in your harness. More or less inside. Still have your toes a bit on the ground.

[00:06:16] And it's almost flying already, I'd say.

[00:06:19] **Lucian Haas:** Nowadays you're a flight instructor. You worked in flight schools for a while. You do a lot of flight trips and stuff like that today. How much time do you still get to do regular ground handling yourself? Or are the movements all so ingrained in your routine now that

[00:06:34] **Clemens Lehner:** do you actually not need it anymore? So, as for dedicated ground handling, where I say I'm going somewhere and doing ground handling there—I actually don't get around to that very often. If there's a nice piece of terrain somewhere, then I like doing that very much. But what happens quite frequently for me is that after landing, if there's some wind, I don't take off the glider right away, but just walk around for a few more minutes. That's often pleasant after long cross-country flights, when you come down a bit hypothermic, to get the body moving again and warm up. And yeah, it's just also a huge amount of fun. Why take off the glider and pack it up right after landing when you can still play around a bit? Yes, I usually have to

[00:07:19] **Lucian Haas:** pee. When I get hypothermic after long cross-country flights, I usually want to get out of the harness really quickly once I've landed. But maybe it's different for other people. You started a project in 2023 called Paraspotting. How did that come about and what is it all about?

[00:07:40] **Clemens Lehner:** So, it basically happened because I took a summer off once. I had worked at flight schools for about five years before that. So, of course, I was constantly dealing with aviation and had a ton of fun at work. But at some point, I realized I needed some time for myself again, and for my own flying, so to speak. And so I took the year 2023 off. Just with the initial goal of, yeah, I want to go flying myself. And no big plan behind it. Eventually, when the time came—in January and February—I thought, okay, now I want to discover new flying areas for myself.

[00:08:27] I already know a lot, but I also want to discover a lot of new things. And how do I do that? Should I just head out blindly? I have a mini camper that makes me super mobile and allows me to travel comfortably for weeks at a time.

[00:08:44] Yeah, I kind of got the idea that, yeah, I want to make a bit of a plan so I know roughly what to expect or what the rewarding flight sites are. And it became pretty clear to me quite soon, yeah, I don't want to spend my free summer checking out some exotic flight sites. So I'd rather first, of course, if you know all the hotspots, you can still look at the small or rather unknown spots. But especially in the Northern Alps, I knew almost nothing. Except maybe, yeah, I was in Kössen once or at the Bischling, but otherwise everything else that I often heard from my fellow travelers on the flight tours.

[00:09:30] I don't know, Tegelberg, Braunegg, etc. Those were names I'd heard a hundred times, but I just didn't have a visual for them and I wanted to change that. So I basically decided on a selection criterion for myself: I want to visit the flying areas where the most flying happens. How do I find that out? I go on DHV-XC and XContest and just analyze where I find the most flights. I did that for a few days and basically created a long Excel list. And that's how it crystallized what the hotspots are. And yeah, the other story, why it came to perlsporting, I don't even know if that was before or after, but anyway, the idea occurred to me that if I'm visiting so many flying areas, I want to have some kind of souvenir at the end of the summer.

[00:10:26] So I'd know where I'd been and could just look back a bit. And then, during a long car ride, for some reason, the idea hit me: I could make a card game, like a Top Trumps card game. I liked playing those as a kid—you know, the car quartets or planes, ships, whatever. Where all different stats are on them, like weight, acceleration, etc.

[00:10:55] And when you play, you just compare them. And whoever has the higher number takes the trick. So it's a very simple principle. And I had so much fun with that as a kid. And now it occurred to me again. And I thought, yeah, you could do that with flying sites too.

[00:11:14] Yeah, that's how it came about. I thought, yeah, I'll take a quick photo everywhere. And the data, well, I wasn't sure yet what exactly would come out of it. But measuring altitude or something like that isn't much work. So the idea was, I'll sit down for a bit at the end of the summer. One, two weeks maximum. And then I'll design the whole thing, have a nice memento. Maybe I'll even print a few copies as gifts. And yeah, that way I'll have finished a nice project. And also, during the summer, it gives me a bit of a common thread and a small goal to work towards. That's basically how it started.

[00:11:50] **Lucian Haas:** With all that stuff you're saying, it sounds like it actually turned out a bit differently.

[00:11:55] **Clemens Lehner:** Yeah, it turned out differently. Right at the start, on the way to the first flying site, I thought of an addition. That was on the way to Hirzer in Meran, near Meran. And during the car ride, I thought to myself, yeah, a year and a half ago, I was also traveling by car for a long time in France and Spain. And I visited an insane amount of flying sites there too. Sometimes I just looked at them, knowing the weather wouldn't be right. But I still had the interest in seeing the terrain. And then I'd sometimes get the question from friends, like, "So, what's that flying site over there or that one like?" And I knew I'd been there, but in some cases, I didn't have a clear picture in my mind anymore. I found that kind of a shame and thought, we have to do this.

[00:12:43] Well, if I have such a bad memory, then I have to find some other way to keep the whole thing present or at least refresh it. And that's how the idea came up on the way to the first flying site of this 2023 trip—the idea to make a short video. So I started taking footage at the landing sites and take-off sites, basically all the relevant spots where you touch the ground or take off with the paraglider, just panning the camera roughly and saying something brief about it. Like a short description, not with the aim of being exhaustive, but at least so the images won't be completely empty, you could say.

[00:13:30] And I also started uploading that to YouTube. Did you get any reactions to it right away? I don't think it was a crazy amount at the beginning, no. But to be honest, that wasn't really important to me because... That was a

[00:13:44] **Lucian Haas:** like a diary for you or just

[00:13:46] **Clemens Lehner:** So... Exactly, exactly, yeah.

[00:13:48] **Lucian Haas:** Video notebook, as you might call it, right?

[00:13:50] **Clemens Lehner:** Exactly, you could put it that way, yeah. So that was more of the initial goal, doing the whole thing for myself first. Of course, I also had it in the back of my mind that maybe there's a demand for it, or maybe someone is interested, or maybe it helps someone.

[00:14:06] And because of that, I looked for a name for the whole thing. That's how the name Paraspotting somehow came up and...

[00:14:17] **Lucian Haas:** Popped up? How does a name like that pop up? Do you have the movie? I only know the movie, it's called Trainspotting. But it's about some drug experiences of Scottish teenagers and has something to do with trains on the fringes, and stuff like that. But for you, is Paraspotting you, the flight junkie, in a way? Or how?

[00:14:40] **Clemens Lehner:** Did you think of that? That's a very nice interpretation, the flight junkie, yeah. I haven't seen that one yet, but the movie or at least the name of the movie did play a role in finding the name for the project. I can't trace it back exactly anymore, but at least I know that the term Trainspotting, which is in English as far as I know, stands for watching trains on one hand, but on the other hand, it's also for a completely pointless activity. So, Trainspotting. Yeah, what am I doing today? I'm just looking at trains. So as a metaphor or an image for doing

something basically pointless in the end.

[00:15:27] And yeah, with paragliding, if you look at it purely practically, it doesn't really make that much sense, but it's just huge fun. And yeah, that would be a reason in itself, of course.

[00:15:43] But because, well, I don't know if this is going too far, I'm drifting off, but if people ask about the point of it even within paragliding, I don't know, who needs speed suits or who needs a lying harness or something. So if it's fun, then that's enough of a point, because our whole thing doesn't really have any more point than the fun, I'd say. Okay, but back to your project Paraspotting. To Paraspotting, exactly. So basically paragliding or observing paragliders, yes, basically a, well, "pointless" might be the wrong word now, but something you don't have to take too seriously. Maybe you could see it that way. Somehow it's like that, they also use "spot" simultaneously as, well, as the English term for a place or a point.

[00:16:33] And I thought that was quite fitting and also a memorable name. Then you...

[00:16:38] **Lucian Haas:** But did you always go to each of these different flight areas, or launch sites, in person? Did you go there, walk around, whatever, and set up your camera first before you flew, saying, "I'm going to do a 180-degree pan here, or even more, and talk about what I know about this launch site"?

[00:16:59] **Clemens Lehner:** Exactly, in the best-case scenario, I had already met people there whom I would always squeeze for any interesting facts about the flying area. But yeah, I approached it in a very, how should I put it, non-perfectionist way. And even if I didn't know much about the spot, I still stood there and said whatever I could—either what was visible, what logically followed, or nothing at all. So, if I don't know something, I don't say anything about it. If I don't know how strong the valley wind gets, I leave it out or just say I don't know the exact valley wind. Sometimes based on a hunch. Sometimes with the videos, if I knew I'd find something out about the flying area later, I'd do it that way. So, that's one option. Yeah. In short.

[00:17:44] And then the other one. And then during the editing, I just cut out what wasn't right. My ambition was definitely to visit all the relevant spots at the launch sites. So, not just flying up to the one launch site that was currently suitable and landing, but as much as possible, I tried to visit the other launch sites too, even if they weren't properly wind-aligned or suitable at the moment, to get a sense of them and document that image. That was

[00:18:14] **Lucian Haas:** but also because you had the time for it. You were free. You could say, wonderful, I can go flying every day, theoretically, if the weather is right, and I can also go flying afterwards. Now I'll just walk the 20 minutes over to that other launch site back there too and check out the east flank or whatever.

[00:18:32] **Clemens Lehner:** Exactly. I had a lot, a lot of time. And that was a good thing. I ended up needing it because I underestimated at the beginning what it would take to visit 64 flight sites in one summer. Even if you have plenty of time, it's quite ambitious, and the weather also has to cooperate. And it was 2023, right at the beginning of the year, and the spring wasn't that great. I think I've been to all of them—at least all the flight sites I have in my card game, I definitely flew everywhere. I mean, I did try to go to some sites during bad weather, but for the ones I really wanted to get to know, I absolutely wanted to fly there, and I did exactly that.

[00:19:18] And yes, visiting the different launch sites often isn't that much more effort. Well, it depends, but I often hiked up the mountain on foot. I had plenty of time, but I didn't want to spend a crazy amount of money, so I frequently skipped the mountain railway. Plus, it's fun. And if you're already there in the morning anyway, you can use the time before the thermals kick in, even on foot. And then it often works out that you just go from one launch site to the next in order until you reach the very top. Or sometimes you can combine it differently. If the thermals are right, you can somehow take off from a middle launch site and land at the upper one, and then fly on again. And yes, that way it worked out quite well, that I often—during suitable weather phases—could visit a new flight area every day for a week or two, and basically visit all the relevant spots there every day.

[00:20:19] **Lucian Haas:** What have you learned from this paragliding spotting approach? For example, how do you proceed when you arrive in an area you don't know yet? What general tips can you give? What basic questions should a pilot ask themselves there? And are there things you didn't know before, new insights you've actually gained for yourself

from your own approach?

[00:20:47] **Clemens Lehner:** That's a very good question. How do I understand or learn a flight area well enough so that I can find my way around when I get there and know what to look out for? There are, of course, various platforms. There are also—especially in the Northern Alps—often very good club websites where you can find a lot of great information.

[00:21:14] Still, for me, it's often not, not enough. So, one of my main sources, you could say, for the information—which I often do, for example, when I go from one flight area to the next and prepare for the next one in the evening—is that I look at the flights that were made there. I'm less interested in what the longest flights are or something like that; instead, I look at a certain range of flights where I then check the track on XContest. That's very easy if you set that radius and use the World Wide Flight Search function to set the radius on the map and see what flights pop up there. Then I look at, say, ten flights and see where they started and where they landed.

[00:22:02] Because the existing databases are often not as good as they are; they're just not always accurate. And I've often found myself wandering through the wilderness for hours looking for a new aircraft or a new flight area. I wanted to avoid that, and you can avoid it very well by looking at those kinds of flights. Of course, they shouldn't be from 20 years ago or something, but if you look at the flights from the last few years and see that someone started at this location, or maybe three or four people started, then you can say with relative certainty that it will work for me too, provided the wind situation is appropriate. But you can even see from the flight direction of the tracks, for example, much better what starting direction is suitable than if you look at the information in one of the usual databases.

[00:22:49] **Lucian Haas:** Do you also look for where they usually find the first thermals or something else to say that something like that exists? I mean, can you tell from these IGC data in the XContest flights that you can basically recognize house thermals and stuff directly from that, which you then used for yourself? That

[00:23:07] **Clemens Lehner:** you can probably see that if you look at it. To be honest, I didn't use that because, well, it's more or less logical where the thermals are, or rather, when I meet people—and those were mainly the busier flying areas I visited—I ask them too. So there might be some hidden potential there,

[00:23:32] but as for these thermals, where do I find the thermals? I rely either on people's information if I have no clue at all, or on my gut feeling for the terrain, where I think something might work. Usually, you have several chances then

[00:23:46] **Lucian Haas:** to look for. And what you're telling or have told in your videos, the ones that are already available to watch now, how much of that is the knowledge you're saying you basically pulled from XContest? I mean, I find it through XContest.

[00:24:02] **Clemens Lehner:** Point. The actual starting point. Exactly, unless it's already specified somewhere beforehand or I validate it again. Otherwise, yes, where—especially in the Southern Alps, you have to say, not all the flying sites are places I've never been to. Especially in the Southern Alps, there are very, very many flying sites that I've known for years. And there, the information is naturally based on my own experience. And what you also learn in conversation with others—if I don't know a flying site at all, then those are things I've asked about as far as possible and that I can also, well, logically derive from the terrain and so on.

[00:24:48] And it's, well, for me, the text I say over the video isn't really the essence of it all. I mean, of course I don't want to say anything wrong, no question. That's why I'd rather say nothing if I'm not sure about something. But I think the most important thing is to see the whole thing. For myself, to refresh my memory, and probably for others too, to see if it's somehow suitable for them. Is the launch site wide enough for me?

[00:25:16] And is the landing field big enough for me? I think you can best judge that for yourself based on a video like this. I do like to say, yeah, the landing field is this long and this wide and whatnot. But you can easily measure that on Google Maps, for example. Exactly, yeah, the things I say are based on experience and things that other locals will tell me, in the best-case scenario. Although I've already experienced that you have to take that with a grain of salt sometimes. I mean, usually the locals know their terrain best. But either, let's say, maybe I didn't quite understand the statement correctly or passed it on wrongly. In any case, it's also happened to me that I got a message from a club, for example, saying, yeah, what you're saying is completely wrong.

[00:26:07] You're not allowed to fly there. You're brutally in the lee and so on. I took that out immediately, of course. If I were to do it again now, I mean, the information certainly wasn't wrong, but it depends on the time of day you fly there. If the valley wind kicks in directly, then it becomes dangerous. In this specific situation. That's why it's so difficult to make general statements when flying. I can't just say, "it always flies there," because it always fits perfectly. It also depends extremely on the weather situation.

[00:26:39] **Lucian Haas:** So you have your YouTube channel Paraspotting, where all these videos are posted. You have a website, Paraspotting, which also has a map view where, basically, all the videos are linked from the map, so you can zoom in and say, oh, there are launch sites, and then I can click on it and you immediately get the short video for that launch site. Those are usually one, two, or three minutes. Is that being used? I mean, do you notice people going there, and what kind of feedback do you get? Especially for these—they're actually relatively basic pieces of information, because you're mainly just showing the image and saying, I'm here now and this is what it's like. And there are three other launch sites or whatever. But it's not like a major flight area description that you're providing directly there.

[00:27:25] **Clemens Lehner:** Regarding the topic of feedback: at the beginning, my goal was always to have more subscribers than videos on YouTube. And that has now stabilized. Currently, there are over 1,500 subscribers on the Paraspotting channel. And the numbers for how often the videos are viewed are also slowly but steadily going up. So yes, I constantly get feedback in the form of comments on YouTube. I also see on my website, for example, how high the view count is for this map—the Paraspotting Map, as I call it—where you can see the individual points on the map and the video appears when you click on them.

[00:28:13] And that's also steadily going up. Sometimes the funniest feedback is when I'm at a flight site and talking to people I don't know. Then someone will go, "Oh, I know you, I recognize your voice." And then people basically come up to me because they recognize my voice from the videos.

[00:28:39] That's already happened to me a few times. It's being watched, it's being used, and I think and hope that it can also provide a lot of people with a way to make it easier to fly new flight sites.

[00:28:56] **Lucian Haas:** Can you see anything in the view counts you have that sort of reflects one-to-one how popular the flying sites are? Like, can you see that, okay, Greifenburg is watched the most and Bassano. And then some obscure, whatever, hike-and-fly sites, I only had two views there or something.

[00:29:17] **Clemens Lehner:** Yes, I think so. You can clearly see that the more popular areas are watched more often. I think people also enjoy watching what they already know.

[00:29:27] The most-watched video when it comes to spots is, I think, Meduno, the launch site. I mean, Meduno isn't the most popular flying area by far, but it's definitely in the top 10 in the Eastern Alps. Bassano is also quite well-watched. Yes, it's the spots—so the popular spots—where the videos are watched more often than others. Definitely, yes.

[00:29:52] **Lucian Haas:** So you took your sabbatical in 2023 and traveled around a lot. Is the project continuing? I mean, are you still expanding Parallelsporting?

[00:30:03] **Clemens Lehner:** Yes, I'm on it, definitely, yeah. It's just, I'm going back to the many things in my description of how the project came about. So this actually,

[00:30:16] It was actually supposed to only take a short time in the autumn when I put the card game together. In reality, it was more like I sat down at my desk in November and didn't get up again until July, roughly. So I needed an extreme amount of time to process all the information. I could have definitely done it faster, but unlike the short YouTube videos I make very simply, my perfectionism crept back in a bit with the card game itself. I worked on the design for a very long time. What do I want on the cards? How do I represent it? What should the individual symbols look like? And so on. Then, of course, gathering all the data was also quite an undertaking.

[00:31:04] It doesn't just say on every card how many flights are completed there on average per year, but also what percentage of those last over an hour, what percentage are over 15 kilometers, or how many are over 100 kilometers. It's a way to assess the cross-country flight suitability—or rather, I prefer to say the cross-country flight usage—of the terrain. Then it shows roughly how much is flown in the individual months, and so on and so forth. There is an insane

amount of data, all of which ultimately comes from the real flight uploads from DHV-XC and XContest.

[00:31:39] **Lucian Haas:** Did you program something for that? Like some kind of bot that automatically pulls down the data and then simultaneously extracts the data you need to be able to say, okay, 3% flew further than 100 kilometers from here?

[00:31:55] **Clemens Lehner:** No, I can't program. I have, well, in Google Sheets—not Excel, in Google Sheets—there's an option to basically pull data from a website using a function. I've used that in a semi-automated way for some parts. Exactly, and that already makes the whole thing significantly simpler, of course. I don't always have to enter, "show me all 15-kilometer flights at Braunegg," and then copy out 3,000 of them again. That's already, yeah, I've automated that a bit. It could probably be done better, but getting the data wasn't the most extreme effort; it was more about processing it, so to speak. And for example, there isn't even an option to filter out the 1-hour flights on XContest.

[00:32:48] So I had to use a workaround involving the average speed and the total flight distance. You can calculate that. But you need a few more database queries to get an approximation. So yeah, but that was only part of it. The data, maybe for another two weeks, then setting up the website again, also for a few weeks and so on. So that's how it all comes together. The question is, what's coming, what kind of data do I want to put on the website for the flight area descriptions at all? Well, every map has a QR code on it that takes you to a dedicated page on my website, where the flight area is described in more detail than in the individual videos. So of course, the videos are also linked or embedded,

[00:33:35] but there's also much more data in there, which goes a bit further and has been researched even more deeply.

[00:33:44] Yeah, the whole process took, as I said, until well into the summer of 2024, until I was finally able to get the cards into print. At the same time, at the end of 2023, I saw, okay, my savings are going to last a bit longer. So, and because I was still so deep into the work on the cards, I told myself, okay, I'll stick with it for another year, focusing on what I'm enjoying right now. Exactly, so that's how it went—the cards themselves finally came out of print in September.

[00:34:27] I had them printed at a print shop in Germany and then picked them up. And yeah, so I first had about 1,000 card sets sitting around with me. And I had no idea how it was going to go from there. But so far, I've already gotten rid of well over half of them. So I have to say, it's off to a very good start. And that also encourages me to keep going in that direction.

[00:34:56] **Lucian Haas:** That means there might eventually even be a second edition of this card set, the one that already exists. And at the same time, you're maybe planning other areas too. Because I think the card sets now, those are the South Eastern Alps and the Northern Eastern Alps. Do you want to eventually go into more of the western areas in Switzerland and say, I'll map those out a lot too?

[00:35:18] **Clemens Lehner:** That is actually the plan, that I'll be traveling the Western Alps this summer. So I'm really looking forward to that, because I think that's a completely different area where I don't have any clue at all so far. I was in Sant 'Elea once, and I think that was it for what I know of the Western Alps. I can still afford it, I'd say, thanks to all the purchases. It's not like all of this is being financed. I'm still dipping into my savings, but they're lasting longer and longer. And I'm really looking forward to being able to treat myself to traveling the Western Alps and discovering them for myself this summer.

[00:36:02] And I'd like to put together a deck for that as well. In that case, probably just one deck, because 64 flight areas in one summer—I don't think I'm doing that again. Besides, I also have some flight trips that I didn't have in 2023, which I'll be leading as a guide. So I'll be a bit busier with the upcoming...

[00:36:24] **Lucian Haas:** Summer. Before 2023, before your sabbatical, when it started, you were working as a flight instructor. Why did you need a sabbatical?

[00:36:38] **Clemens Lehner:** So, maybe regarding the term sabbatical, it's often used in a way that implies it's a paid vacation. For me, in the end, I finished my work...

[00:36:50] and I then reached out independently relatively soon. Why did I need a sabbatical? Well, it's wonderful to work as a flight instructor, but it's extremely intense. Where does the intensity lie? There are certainly other models out there, but where I worked, it just runs from March until the end of October. So there are times when, well, the weekend is theoretically free, but especially when you do trips, they start on Sunday and end on Saturday. And I did a lot of trips; on average, I was traveling for almost a third of the weeks.

[00:37:36] Because of that, my days off were extremely limited. So that's basically the intensity of it all—that you're really busy with work almost every day. And as beautiful as it is, at some point you still think to yourself, I'd really like to have one or two weeks where I'm out there myself, going where I want to go at that moment and actually going flying myself. Because as a flight instructor, you're constantly dealing with flying, but mostly you're watching others and knowing better. But the actual flying myself, that just didn't get enough time with me. And yeah, that's basically the simple reason why I needed a sabbatical.

[00:38:15] **Lucian Haas:** So it wasn't like I was burnt out or anything as a flight instructor, but rather a growing desire to get back up in the air myself more often.

[00:38:24] **Clemens Lehner:** Exactly, exactly. No, definitely not burnout. But yeah, it was a bit like the feeling that if this continues so intensely, I might eventually lose the joy of flying. And then, then I'd have to quit completely. And that would be very, very sad. Yeah, it was more about regaining some of that joy in the whole thing myself.

[00:38:45] **Lucian Haas:** Well, then you basically tied another project to your belt. First, you traveled around, made your videos, and flew. But then, as you said, you worked on these maps alone for half a year, and also with... Did it ever become too much and too difficult for you? Or were you just so in your element with it that you said, "Ah, this is going to be something"? No,

[00:39:06] **Clemens Lehner:** So you've basically taken on a different project now. First, you traveled around, made your videos, and flew. But then, as you said, you worked on these maps alone for half a year, including with... Did it ever become too much or too difficult for you? Or was it just that you were so in your element with it that you thought, "Ah, this is going to be something"? No,

[00:39:13] that hasn't become difficult for me. No, because I also took the freedom to just go flying again and again in between. So this image of me sitting down in October and writing them up again in July—that's not quite right. I've actually gone flying more often and managed my time there relatively freely; I worked intensively, but then also treated myself accordingly to do something different, to go flying, and so on. Yes, in that way, it actually fit perfectly and, yeah, you can imagine continuing in that direction. Also because, well, it's just a huge amount of fun to prepare the whole thing. It's a bit different again from the flight instructor job, where you just,

[00:40:02] ...it's also super exciting with people. It's something different and I really enjoy it. I don't want to miss out on that, but then sitting at the desk again, being so focused and preparing things like that—that has its own quality that I enjoy. It's evolved over...

[00:40:20] **Lucian Haas:** has time changed anything for you, in how you approach an airfield? So, are your videos, the newer ones, somehow different from the first ones you made?

[00:40:32] **Clemens Lehner:** I'd like to be able to say that, but I don't think it's changed that much. Well, I'd have to think about that longer. I mean, I'm always trying to improve things, and there's certainly a lot to improve in the videos. But at the moment, well, it's still that basic idea of quick and dirty, so to speak. And yeah, because I know if I made it more elaborate, I probably wouldn't do it at all anymore. If I started approaching a flight site with a long list of data and facts that I wanted to fit into the video, I'd probably lose the joy pretty quickly and wouldn't be able to handle the workload at all.

[00:41:18] That's why I think it still works quite well as it is. Of course, I have a general impression of the flight site. Often I already know it or have informed myself quite extensively, but I don't really prepare in detail for my own videos regarding exactly what I want to say; it just comes out as it fits in the moment. Sometimes I get annoyed afterwards, like, "shit, I should have said it differently, that would have been interesting," but then it's just not in there. Yeah, it's not

complete. It's just a picture, a snapshot of course, and a piece of the puzzle for people who want to inform themselves about a flight area.

[00:41:53] So, I put the more detailed information into the flight area descriptions, which you can access via the Paraspotting Cards.

[00:42:02] **Lucian Haas:** Clemens, now towards the end, I'd like to do a little topic switch. A pretty weird topic switch, I'll say, because I also asked you beforehand if there were any other topics you'd find interesting to talk about. And you mentioned a topic, and I thought, why is he bringing that up now? And that is, you said, would it be possible to measure thermals with a LiDAR - or LiDAR - device and what could one do with that? Tell me first, what is that? How did you come up with this idea and why is it important to you? Interesting.

[00:42:37] **Clemens Lehner:** So thermals are one of the most fascinating things about our sport, I think. It's been on my mind for a long time. I've also been looking into how to best convey that as a flight instructor. Well, and there are thousands of thermal theories. What does a thermal look like? But I don't think anyone has ever really seen a thermal properly. It's like a dream, and I think, well, it definitely came up in our group back when I was a student, when I got my license in 2016. Yeah, it would be cool to see the thermals, like with some kind of thermal goggles and stuff. And that's probably the case for so, so many people—the dream of thermal goggles. Yeah, I have a bit of a technical background from my training, and I then started thinking, well, can't we do that somehow?

[00:43:29] But according to all the principles I knew, it's just not possible to see the air. Or thermal radiation or whatever, but I was mistaken there. I only happened to come across that a few weeks ago because I bought a sailing magazine. So, a magazine for sailing sports, sailing ships. And yeah, because I visited my brother in Argentina, I thought I'd bring him something. He's an enthusiastic sailor. Plus, I'm interested in how other magazines are structured. I've already done a second article, which I wrote for the THV magazine. And in the process, I became interested in, well, how does it look in other sectors? What do people write there or about what?

[00:44:16] Yes, long story short. I flipped through this magazine and came across a report about a new measurement technology used to display the wind during a regatta. So, it's a regatta, I think it's called the America's Cup, some of you have probably seen it on TV, where they have these relatively large wing catamarans that fly across the water incredibly fast, and every time they make a turn, the whole crew jumps from one side to the other and cranks like crazy. It's a sport, and apparently, there's a lot of money behind it. And there was a report about how they used a technology for the first time to visualize or first of all capture the wind, and then to visualize it over the entire area.

[00:45:13] So, it's a few square kilometers, I think, I don't know, like a course, or where they're sailing back and forth in a zigzag. It's maybe ten kilometers by five kilometers or some kind of water area. And it was reported that with the help of three sensors or three measuring devices, the wind field can be captured and then displayed over the entire, over the entire area. And this LIDAR, I don't know now if you call it LIDAR or LIDAR, is the technology behind it.

[00:45:46] **Lucian Haas:** So depending on whether you understand it in English or German, it's Light Detection and Ranging, or light detection and whatever.

[00:45:55] **Clemens Lehner:** Thanks for knowing the acronym, because I wouldn't have been able to come up with that. What I can say about it is that, basically, they use lasers...

[00:46:05] Aerosol particles in the air. That means air can be measured. Specifically over an entire field. So, with three sensors, they can measure this field—the Seelregatta—with high resolution and high precision. At almost every point, I don't know how small the intervals are, but I think they're very fine, the wind can be determined. It's then displayed accordingly, and so on. Now, I can't say for a hundred percent sure if it's just a surface that can be captured, but I'm relatively certain that it's also a three-dimensional space. Well, and there's nothing more obvious than thinking that you'd have to turn this eye toward a thermal just to actually see the thermal for once. So, I don't think the goal here is to have the whole thing live in front of you while flying.

[00:46:54] It might be interesting, but you have to wonder if it's actually useful for our sport in any way. But from a purely scientific point of view, to take a look at a thermal like that, to measure it once, and at least see one or two

examples of what it actually looks like in reality. What does this vortex ring look like? Or what do the dripping Leh-drops look like? Or is it a tube? Is it a bubble? What does the sequence of bubbles look like with pulsating thermals? And so on and so forth. Everything I know about it just isn't satisfying. And to see that really for real once, that would be incredibly fascinating.

[00:47:32] **Lucian Haas:** ...or? Definitely. I mean, most people will say, yeah, I'd prefer to see it live anyway and not just... But to be able to imagine better what shapes the whole thing takes, it's certainly great for that. Is this a project where you'd say, I can only dream of that? Or would it be something where you'd say, I'd like to basically tackle that? I'll see if I can get three LiDAR devices somewhere and set them up in the field? I know there's that house thermal that pulses every 20 minutes or whatever. I can definitely measure that at least once.

[00:48:08] **Clemens Lehner:** So, I'd definitely be interested in doing it myself, but I don't think I have the capacity for it. First of all, time, and then, well, I don't know if I can get that deeply into the weeds. My hope would be that some student who works in that field finds it and tackles it as a master's thesis or maybe a doctoral thesis somehow. I think that would be the most realistic thing if someone could be found. I don't know. Let's say the word gets out now,

[00:48:45] **Lucian Haas:** the people listening. Big

[00:48:46] **Clemens Lehner:** Call to action, please, please someone do it. I would be burning for that.

[00:48:49] **Lucian Haas:** interest. If there are any meteorology students out there who might also be into paragliding, you'd have a super great master's thesis you could do by simply trying to capture thermals with three LiDAR devices and then representing them as a three-dimensional model so that everyone can visualize it.

[00:49:10] **Clemens Lehner:** Yes, that would be really great and I think it would bring a lot to practical flying as well. Of course, every thermal looks different, but the mental models you can develop for your own thermals during a real flight would certainly become much, much better if you actually knew them from a few real-life examples. That's for sure. Do you have any other dreams, to wrap things up? Yes, I have one very big dream, and you could probably talk about that for hours; I'd be totally thrilled if, someday—maybe it won't be until I'm old and can't fly as much anymore—I would incredibly love to

[00:49:56] watch paragliding races on TV or on whatever other medium is current. On TV.

[00:50:02] **Lucian Haas:** Paragliding races. Exactly. For two hours. Some CCC gliders zooming along one after another.

[00:50:08] **Clemens Lehner:** Yes, exactly. There are people who watch cars go around in circles for two hours and can barely overtake each other, or then there's that regatta, the America's Cup, or whatever I called it, which is also an example where, at first glance, a rather exotic sport might do things that are hard to grasp, but it still interests a lot of people. And I think that in paragliding, well, of course I'm very, very biased there now. No question. But I still think that you can make paragliding understandable and interesting to people who don't fly at all themselves.

[00:50:53] If you prepare it accordingly, maybe adjust the racing mode a bit. But I think it could definitely take on a mass-sport character, at least for spectators, if you can make it really exciting and interesting.

[00:51:14] **Lucian Haas:** Yeah, maybe in the near future, a bit more of that will start to happen. For example, I know about a Swiss project where they're planning to equip competition pilots, including those in hike-and-fly competitions, with cameras that actually broadcast in live mode, so you'd have a livestream where you can switch between the individual cameras or have a view of all sorts of things. They're even considering going as far as hiring commentators who would then basically act as sports moderators, narrating the whole thing in the moment. I believe the first attempts for that are supposed to be running this year already. Who knows, maybe by the time you're old, it'll actually be at the point where it works perfectly.

[00:52:01] And the whole commentary will be spoken by some AI. But who knows, maybe by then we'll just be living in a parallel universe and seeing the Matrix tricking us into thinking we're flying. Who knows what it'll be like in 20 years. Okay,

[00:52:16] **Clemens Lehner:** maybe you can then fly virtually yourself, so that you don't even need the races. Well, but back to this vision

[00:52:27] I think live-transmitted races would be really great. Where is that? Did you say where it's starting? In Switzerland?

[00:52:34] **Lucian Haas:** It's being started by Swiss people. I don't have the names on the tip of my tongue right now, but I'll probably report more on it on Lu-Glitz at some point during the spring, once the whole project gets started and all that. So you'll definitely hear about it. Great, I'm really looking forward to it.

[00:52:55] Alright, Clemens. Thanks for your story about Paraspotting and where your sabbatical basically took you—how it gave you a lot of free time, but also a lot of work, while at the same time opening up new perspectives where you can even move towards them, at least partially, professionally. I always find it interesting how these kinds of initiatives grow and eventually turn into something more. Thanks for sharing your story.

[00:53:22] **Clemens Lehner:** Lucian, thank you so much for the invitation and, in general, thank you so much for your great work. I believe it is very, very valuable for the entire paragliding sport. Thank you very much. Yes, thanks. Has

[00:53:38] **Lucian Haas:** Did you enjoy the episode? Then just tell your flying friends about it. And if you know someone you think could be an interesting guest on Podz-Glitz, then tell me about them. I'm always looking for interesting stories from the cosmos of paragliding. Just send an email to luglideskontakt@gmail.com. You can subscribe to Podz-Glitz on all the usual podcast platforms. I upload a new episode every 14 days. If you don't want to wait that long, feel free to browse the archive. You can already find well over 150 hours of interesting conversations about the cosmos of paragliding in there. As a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into Podz-Glitz and Lu-Glitz.

[00:54:23] In order for me to continue doing this professionally, independently, and ad-free, I need your support. On my homepage www.Lu-Glitz.blogspot.com, there is a Support page. There you will find all the necessary information and links to give me a financial hand. As a supporter, you can choose whatever amount you like. If you're unsure, my non-binding suggestion is 60 euros a year. That's only 5 euros a month. I think that's a very fair offer for so much up-to-date, in-depth information and entertainment surrounding the most beautiful hobby in the world. I want to say thank you to all my supporters. See you soon. Stay healthy.

[00:55:08] Fly high. Enjoy the freedom. Ciao.

Français

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

Show notes

Clemens Lehner filme des décollages. Sa chaîne YouTube est devenue la base pour un guide de vol d'un genre un peu différent

Trainspotting – c'est le terme anglais pour le curieux passe-temps consistant à attendre les trains sur les voies ferrées et à les photographier en passant. Un véritable Trainspotter tient avec enthousiasme un carnet sur les numéros de tous les trains qu'il a déjà capturés devant son objectif.

Clemens Lehner est un collectionneur comparable, mais pas de trains, mais de places de départ. C'est le sujet de cet épisode 155 de Podz-Glitz.

Clemens y raconte comment il s'est accordé une pause de deux ans de son travail d'instructeur de vol et a commencé à « repérer » systématiquement autant de zones de vol que possible dans les Alpes. Sur place, l'Autrichien de 39 ans filme de courtes vidéos de tous les sites de décollage et d'atterrissage et les télécharge sur sa chaîne Youtube.

Ce qui a commencé comme un plaisir privé est devenu un projet à large portée. Sur son site Paraspotting.com, il y a une carte sur laquelle tous ses vidéos de sites de décollage sont liées. De plus en plus de parapentistes utilisent cette offre pour se faire une meilleure idée de ce qui les attend sur place.

Désormais, le Paraspotting existe même sous forme imprimée. Cependant, non pas sous forme de guide de sites de décollage, mais sous forme de jeux de cartes de quatuor. Les cartes ne proposent pas seulement des données techniques de base sur les zones de vol permettant de battre son adversaire pendant le jeu. Des codes QR mènent à d'autres informations utiles en ligne.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Yearning | Artiste : Nat Keefe

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=bbrBV6F12xk>

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-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>

LIENS vers Clemens Lehner :

- Site web : <https://www.paraspotting.com>
- Chaîne Youtube : <https://www.youtube.com/@Paraspotting>
- Instagram : <https://www.instagram.com/paraspotting/>

Transcript

[00:00:06] **Clemens Lehner:** C'est comme ça que l'idée est née en chemin vers le premier site de vol de ce voyage en 2023, de faire une petite vidéo. Alors, j'ai commencé à prendre des images sur les zones d'atterrissage et de décollage, en balayant grossièrement avec la caméra et en disant rapidement quelque chose à côté. Genre comme une courte description, pas avec l'ambition d'être exhaustif. Mon objectif, c'était surtout de le faire pour moi, pour commencer. Bien sûr, j'avais aussi un peu en tête que ça pourrait intéresser quelqu'un, ou aider quelqu'un. C'est comme ça que j'ai cherché un nom pour tout ça. Et c'est comme ça que le nom Paraspotting est apparu.

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

[00:01:05] **Clemens Lehner:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:09] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Clemens Lehner.

[00:01:13] Et je suis Lucian Haas.

[00:01:19] Trainspotting. C'est le terme anglais pour le passe-temps étrange de personnes qui attendent des trains sur les voies ferrées et les prennent en photo en passant. Un vrai trainspotter tient avec enthousiasme un registre des numéros de tous les trains qu'il a déjà capturés devant son objectif. Clemens Lehner est un collectionneur comparable, mais pas de trains, mais de sites de décollage. C'est le sujet de cet épisode 155 de Podz-Glitz. Clemens y raconte comment, il y a deux ans, il s'est accordé un break de son métier d'instructeur de vol et a commencé à repérer systématiquement autant de sites de vol que possible dans les Alpes.

[00:02:04] Sur place, le trentenaire filme de courtes vidéos de tous les sites de décollage et d'atterrissage et les met en ligne sur sa chaîne YouTube. Ce qui a commencé comme un plaisir personnel est devenu un projet à large portée. Sur son site Paraspotting.com, il y a une carte sur laquelle tous ses vidéos de décollage sont liées. De plus en plus de pratiquants de parapente utilisent cette offre pour se faire une meilleure idée de ce qui les attend sur place. Entre-temps, Paraspotting existe même sous forme imprimée. Cependant, pas sous forme de guide de décollage, mais sous forme de jeux de cartes à quatre. Les cartes n'offrent pas seulement les données techniques de base sur les zones de vol, avec lesquelles on peut battre son adversaire pendant le jeu.

[00:02:51] Des QR-codes mènent à d'autres informations utiles en ligne.

[00:02:58] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. Comment faire très simplement est expliqué sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page Fördern.

[00:03:11] Clemens, dans combien de sites de vol as-tu volé maintenant ? Est-ce que tu mènes...

[00:03:15] **Clemens Lehner:** Tu as une sorte de liste ? Non, je ne l'ai pas. Je peux juste dire que pour 2023, par exemple, je peux le dire assez précisément, j'ai été dans environ 70 zones de vol.

[00:03:28] Et genre une liste ? Non, je ne l'ai pas. Je peux juste dire que pour 2023, par exemple, je peux être assez précis, j'ai été dans environ 70 sites de vol. Et je voulais dire, j'étais tellement loin de tout ce qui touche à l'aviation. Je ne connaissais personne qui faisait du parapente ou autre chose. Et c'est pour ça que c'était si éloigné. Ça a pris pas mal de temps avant que je commence enfin à voler à 30 ans. Mais une fois que j'ai commencé, je me suis lancé à fond. L'enthousiasme était tellement grand que seulement un an et demi plus tard, j'ai commencé à travailler dans ce domaine. Au début, il faut dire que mon rendement en termes de sites de vol était très faible, si on veut voir les choses comme ça. Parce que j'habitais à Vienne et que j'allais toujours à la Hohe Wand. Oui, parfois à la Hohe Wand ou au Muckenkogel. Ou au Spitzerberg. Oui, le Spitzerberg, c'est plutôt un site de groundhandling. Et je veux dire, c'était l'été où j'ai certainement survolé le plus grand nombre de sites différents. Si on prend tout ensemble, enfin je ne peux donner qu'une

estimation pour le moment, je dirais environ 200 sites de vol, peut-être, mais ça pourrait varier de 100 vers le haut ou vers le bas. Donc ça pourrait être 300 ? Ça pourrait être 300, oui, tout à fait. Depuis combien de temps voles-tu ? Je vole depuis 2016. J'ai commencé la formation en 2016 et je l'ai terminée dès le même été. Exactement, alors je me suis très vite plongé dans tout ce qui touche au vol. Le vol, c'était toujours un peu un rêve.

[00:04:12] Mais j'étais tellement loin de tout ce qui touche au vol. Je ne connaissais personne qui faisait du parapente ou autre chose. Et c'est pour ça que c'était si éloigné. Ça a donc pris pas mal de temps avant que je commence enfin à voler à 30 ans. Mais une fois que j'ai commencé, je me suis plongé dedans. L'enthousiasme était tellement grand que je me suis mis à travailler dans ce domaine seulement un an et demi plus tard. Au début, il faut dire que mon rendement en termes de sites de vol, si on veut voir les choses comme ça, était très faible. Parce que j'habitais à Vienne et que j'allais toujours à la Hohe Wand. Oui, rarement à la Hohe Wand ou au Muckenkogel. Ou au Spitzerberg. Oui, le Spitzerberg est plutôt un terrain de maniement au sol.

[00:04:58] Mais c'est justement l'un de mes chevaux de bataille. Ce que j'ai fait le plus souvent à Vienne, au moins une fois par semaine, c'est d'aller sur l'île de la Danube. Il y a une grande prairie là-bas. Et j'y suis allé pour faire du maniement au sol. Enfin, c'est une prairie tout à plat. Il y avait souvent un bon vent. Donc je vérifiais simplement les prévisions. Et je cherchais le plus de vent possible pour que ça souffle bien. Et j'y allais. Et j'y suis allé régulièrement pour faire du maniement au sol. C'était en fait mon site de vol numéro un. Au début de ma pratique du vol, l'île de la Danube et la prairie plate là-bas, où je me suis régalé. Enfin, toujours voler sans décoller. Oui, exactement. Enfin, quand ça soufflait bien, je décollais parfois entre deux.

[00:05:44] Voulé ou non. Oui, mais c'était aussi, oui, aussi la sensation de vol. Et aussi ce, comment dire... d'abord l'ambition sportive de tenir la aile au-dessus de soi. Et avec le temps, tout simplement le plaisir que ça procure. Ça grandit. Pour moi, ça a simplement continué de grandir à mesure que je maîtrisais davantage la aile. Ce n'était pas, oui, pas du vrai vol. Mais dans ce cas, ça n'avait pas besoin de l'être. Mais quand même, quand le vent souffle bien, on est assis là, dans son sellette. Plus ou moins à l'intérieur. On a encore un peu les orteils au sol.

[00:06:16] Et ça vole déjà presque, je dirais.

[00:06:19] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, tu es moniteur de vol. Tu as travaillé un certain temps dans des écoles de vol. Tu fais beaucoup de voyages en vol et tout ça. À quel point arrives-tu encore à faire du maniement au sol régulièrement ? Ou est-ce que tous les mouvements sont maintenant tellement ancrés dans la routine que

[00:06:34] **Clemens Lehner:** tu n'en as plus vraiment besoin ? Enfin, pour le maniement au sol pur et dur, genre je vais quelque part et je fais du maniement au sol. Je n'en ai pas vraiment l'occasion très souvent. S'il y a un beau terrain quelque part, alors j'adore le faire. Mais ce qui arrive assez fréquemment chez moi, c'est qu'après l'atterrissage, quand il y a un peu de vent, je ne retire pas tout de suite la aile, mais je me contente de marcher quelques minutes. C'est souvent agréable après de longs vols de distance, quand on redescend un peu en ayant froid, pour remettre le corps en mouvement et se réchauffer. Et oui, ça fait aussi un plaisir fou. Pourquoi retirer et ranger la aile tout de suite après l'atterrissage quand on peut encore jouer un peu ? Oui, je dois généralement

[00:07:19] **Lucian Haas:** pisser. Quand je suis en hypothermie après de longs vols de distance, là où j'ai atterri, je veux généralement sortir très vite du sellette. Mais peut-être que c'est différent pour d'autres personnes. Tu as lancé un projet en 2023 qui s'appelle Paraspotting. Comment en est-il arrivé là et de quoi s'agit-il ?

[00:07:40] **Clemens Lehner:** En fait, c'est arrivé parce que je me suis pris un été de congé. Avant ça, j'ai travaillé pendant à peu près cinq ans dans des écoles de pilotage. Du coup, j'étais constamment en contact avec l'aviation et je prenais un plaisir immense à mon travail. Mais à un moment donné, je me suis rendu compte que j'avais besoin de temps pour moi, pour ma propre pratique de l'aviation, pour ainsi dire. Et je me suis donc pris l'année 2023. Simplement avec pour objectif de pouvoir aller voler par moi-même. Sans aucun grand plan derrière. Et puis, quand le moment est venu, en janvier et février, je me suis dit : d'accord, maintenant, je veux découvrir de nouveaux sites de vol pour moi.

[00:08:27] Je connais déjà beaucoup de choses, mais j'ai aussi envie de découvrir plein de nouveaux endroits. Et comment je fais ? Est-ce que je pars juste au hasard ? J'ai un mini-camper avec lequel je suis super mobile et je peux voyager plusieurs semaines sans problème.

[00:08:44] Ouais, l'idée m'est venue de me faire un petit plan pour savoir à peu près ce qui m'attend ou quels sont les sites de vol les plus rentables. Et ça m'a été assez vite clair : je ne veux pas passer mon été de vacances à aller checker des sites de vol exotiques. Je préfère d'abord, bien sûr, quand on connaît tous les hotspots, on peut toujours aller voir les petits coins ou les spots plus méconnus. Mais justement dans les Alpes du Nord, je ne connaissais quasiment rien. À part peut-être, oui, je suis allé une fois à Kössen ou au Bischling, mais sinon tout le reste, ce que j'entendais souvent de la part de mes compagnons de voyage lors des voyages en vol.

[00:09:30] Je ne sais pas, Tegelberg, Braunegg, etc. C'étaient des noms que j'avais déjà entendus cent fois, mais je n'avais aucune image en tête et je voulais changer ça. J'ai donc décidé, comme critère de sélection, de visiter les zones de vol où l'on vole le plus. Comment je fais pour savoir ? Je vais sur DHV-XC et XContest et j'analyse simplement où je trouve le plus de vols. J'ai fait ça pendant quelques jours et je me suis créé une longue liste Excel. Et c'est là que les hotspots se sont cristallisés. Et puis, l'autre histoire, pourquoi j'ai fini par faire du "spotting", je ne sais même pas si c'était avant ou après, mais en tout cas, l'idée m'est venue que si je visite autant de zones de vol, j'aimerais avoir une sorte de souvenir à la fin de l'été.

[00:10:26] Genre, pour savoir où j'ai été et pouvoir un peu regarder en arrière. Et c'est pendant un long trajet en voiture, je ne sais pas pourquoi, que l'idée m'est venue : je pourrais faire un jeu de cartes, un genre de Super Trumps. Enfant, j'adorais y jouer, vous connaissez ces jeux de voitures, d'avions, de bateaux, je ne sais plus quoi. Où il y a plein de données différentes dessus, le poids, l'accélération, etc.

[00:10:55] Et quand on joue, on compare simplement les cartes. Et celui qui a le chiffre le plus élevé remporte la levée. C'est un principe tout simple. Et quand j'étais enfant, j'adorais ça. Et là, ça m'est revenu à l'esprit. Je me suis dit que ça pourrait aussi fonctionner avec les zones de vol.

[00:11:14] Oui, c'est comme ça que c'est né. Je me suis dit : « Bon, je vais prendre une photo rapide partout. » Et les données, oui, ce qui allait sortir exactement, ce n'était pas encore clair pour moi. Mais mesurer les dénivelés ou quelque chose comme ça, ça ne demande pas beaucoup de travail. Donc l'idée, c'était que je m'assiérais un moment à la fin de l'été. Une ou deux semaines maximum. Et là, je mettrai tout ça en forme, j'aurai un beau souvenir. Je vais peut-être même en imprimer quelques exemplaires pour offrir. Et oui, comme ça, j'aurai terminé un beau projet. Et aussi, pendant l'été, avoir un petit fil conducteur et un petit objectif sur lequel je peux travailler. C'est comme ça que ça a commencé, en fait.

[00:11:50] **Lucian Haas:** Avec tout ce que tu viens de dire, on dirait presque que ça a fini par prendre une tournure différente.

[00:11:55] **Clemens Lehner:** Oui, ça a fini par être différent. Et d'ailleurs, dès le trajet vers le premier site de vol, j'ai eu une idée supplémentaire. C'était sur la route vers Hirzer, près de Meran. Et pendant le trajet en voiture, je me suis dit : « Bon, il y a un an et demi, j'étais aussi longtemps en voiture en France et en Espagne. Et j'y ai visité énormément de sites de vol. Parfois, je les ai juste regardés de loin quand je savais que la météo ne permettait pas de voler. Mais j'avais quand même envie de voir ces terrains. » Et puis, des amis me demandaient parfois : « Alors, c'est comment ce site là-bas ou celui-là ? » Et je savais que j'y étais allé, mais parfois, je n'avais plus vraiment d'image précise en tête. Je trouvais ça un peu dommage et je me suis dit : « Il faut qu'on fasse ça. »

[00:12:43] Oui, alors si j'ai une si mauvaise mémoire, je dois bien trouver un autre moyen de garder tout ça en tête ou au moins de me rafraîchir la mémoire. C'est comme ça que l'idée est née sur le chemin vers le premier site de vol de ce voyage en 2023 : l'idée de faire une courte vidéo. J'ai donc commencé à prendre des images sur les zones d'atterrissage et de décollage, donc tous les spots pertinents, en gros, où l'on touche le sol ou où l'on décolle avec le parapente, en balayant simplement la caméra et en disant brièvement quelque chose. Genre comme une courte description, pas avec l'ambition d'être exhaustif, mais au moins pour que les images ne soient pas totalement vides, on pourrait dire.

[00:13:30] Et j'ai aussi commencé à mettre ça sur YouTube. Est-ce que tu as déjà eu des retours direct ? Je ne pense pas qu'il y en ait eu énormément au début, non. Mais pour être honnête, ça ne m'importait pas vraiment parce que... C'était un

[00:13:44] **Lucian Haas:** Une sorte de journal intime pour toi ou juste

[00:13:46] **Clemens Lehner:** Alors... Exactement, exactement, oui.

[00:13:48] **Lucian Haas:** Un carnet de notes vidéo, comme on pourrait l'appeler, non ?

[00:13:50] **Clemens Lehner:** Exactement, on pourrait dire ça, oui. Enfin, c'était surtout l'objectif, pour moi, de faire tout ça au début. Bien sûr, j'avais aussi un peu en tête que ça pourrait peut-être répondre à un besoin, ou que ça pourrait intéresser quelqu'un, ou peut-être aider quelqu'un.

[00:14:06] Et c'est pour ça que j'ai cherché un nom pour tout ça. C'est comme ça que le nom Paraspotting est apparu et...

[00:14:17] **Lucian Haas:** Apparu ? Comment un nom comme ça apparaît ? Tu as vu le film ? Enfin, je ne connais que le film, il s'appelle Trainspotting. Mais ça parle d'expériences de drogue de jeunes Écossais et ça a un lien très lointain avec des trains ou quelque chose comme ça. Mais pour toi, c'est Paraspotting, toi le junkie des avions en quelque sorte ? Ou comment ?

[00:14:40] **Clemens Lehner:** Tu as pensé à ça ? C'est une très belle interprétation, celle du junkie des vols, oui. Je ne l'ai pas encore vue, mais le film ou au moins le nom du film a joué un rôle dans la recherche du nom du projet. Je ne peux plus remonter précisément jusqu'à l'origine, mais je sais au moins que le terme Trainspotting, qui est en anglais d'après ce que je sais, signifie d'une part bien sûr observer les trains, mais d'autre part aussi une activité complètement dénuée de sens. Donc, du Trainspotting. Oui, qu'est-ce que je fais aujourd'hui ? Je regarde des trains. C'est aussi une métaphore ou une image pour faire, au final, quelque chose de quasi inutile.

[00:15:27] Et oui, pour le parapente, si on le regarde d'un point de vue purement pratique, ça n'a pas vraiment beaucoup de sens, mais ça fait juste un plaisir immense. Et oui, ce serait alors aussi un sens en soi, bien sûr.

[00:15:43] Mais parce que, je ne sais pas si ça va trop loin, je m'égare, mais si on se demande même au sein du parapente si c'est pertinent, je ne sais pas qui a besoin de vêtements de vitesse ou d'un sellette de repos ou quelque chose comme ça. Donc si ça fait plaisir, c'est déjà assez pertinent, parce que notre truc n'a pas vraiment plus de sens que le plaisir, je dirais. OK, mais revenons à ton projet Paraspotting. À Paraspotting, exact. Donc aussi, en gros, le parapente ou observer les parapentistes, oui, en gros, une, peut-être que "insensé" serait le mauvais mot, mais une chose qu'on ne doit pas prendre trop au sérieux. On peut peut-être le voir comme ça. C'est un peu comme ça, ils utilisent "spot" en même temps comme, oui, comme le terme anglais pour un lieu ou un point.

[00:16:33] Et je trouvais ça aussi très approprié et c'était aussi un nom mémorable. Ensuite, tu es...

[00:16:38] **Lucian Haas:** Mais est-ce que tu es toujours allé sur chacun de ces différents sites de vol, ou plutôt sur les décollages ? Tu y es allé, tu as marché, peu importe. Et est-ce que tu t'es d'abord installé avec la caméra avant de voler là-bas, en te disant : « Bon, je vais faire un panoramique à 180 degrés ici, ou même plus, et je vais raconter ce que je sais sur ce décollage » ?

[00:16:59] **Clemens Lehner:** Exactement, dans le meilleur des cas, j'avais déjà rencontré des gens là-bas que je sollicitais systématiquement pour savoir ce qu'il y avait d'intéressant à savoir sur le site de vol. Mais oui, j'ai abordé ça de manière très, comment dire, peu perfectionniste. Et même si je ne savais pas grand-chose sur le spot, je me suis quand même mis en place et j'ai dit soit ce que je voyais, soit ce qui était logique, ou alors rien du tout. En gros, si je ne sais pas, je n'en parle pas. Si je ne sais pas à quel point la brise de vallée est forte, je l'omet ou je dis que je ne connais pas précisément la brise de vallée. Parfois, je me suis basé sur des suppositions. Parfois, sur les vidéos, si je savais que j'allais découvrir des choses plus tard sur le site de vol, je faisais comme ça. Enfin, une variante. Oui. Pour faire court.

[00:17:44] Et puis l'autre. Et ensuite, au montage, on coupe ce qui n'est pas correct. Mon ambition était définitivement de visiter tous les spots pertinents des sites de vol. Donc pas juste monter jusqu'au décollage qui convient pour décoller et atterrir et c'est tout, mais j'ai essayé, dans la mesure du possible, de visiter aussi les autres décollages, même s'ils n'étaient pas bien exposés ou adaptés pour le moment, pour me faire une idée et documenter cette image. C'était

[00:18:14] **Lucian Haas:** mais aussi parce que tu avais le temps pour ça. Tu étais libre. Tu pouvais dire : super, je peux aller voler tous les jours, théoriquement, si la météo le permet, et je peux aussi aller voler après. Là, je marche encore 20 minutes jusqu'à l'autre décollage là-bas aussi et je regarde aussi le flanc est ou quoi que ce soit.

[00:18:32] **Clemens Lehner:** Exactement. Alors, j'avais énormément de temps, et c'était une bonne chose. Finalement, j'en ai eu besoin parce que j'avais sous-estimé au début le fait de visiter 64 sites de vol en un seul été. Même quand on a beaucoup de temps, c'est assez sportif, et il faut aussi que la météo soit favorable. Et c'était en 2023, juste au début de l'année, le printemps n'était pas terrible. J'ai, oui, je crois que je suis allé dans tous, au moins dans tous les sites de vol que j'ai dans mon jeu de cartes, j'y suis définitivement allé voler. J'ai essayé, j'étais parfois sur des sites même par mauvais temps, mais ceux que je voulais vraiment découvrir, je voulais absolument y voler, et j'ai fait exactement ça.

[00:19:18] Et oui, visiter différents décollages ne demande souvent pas énormément plus d'efforts. Oui, ça dépend, mais je suis souvent monté à la montagne à pied. J'avais beaucoup de temps, mais je ne voulais pas dépenser trop d'argent et c'est pour ça que j'ai souvent économisé le téléphérique. En plus, c'est sympa. Et quand on est déjà là tôt le matin, on peut profiter de la période sans thermique, même à pied. Et puis, il est souvent possible de simplement passer d'un décollage au suivant l'un après l'autre jusqu'à arriver tout en haut. Ou alors, on peut parfois combiner les choses différemment. Si la thermique est bonne, on peut décoller d'un décollage intermédiaire et atterrir sur un autre plus haut, puis repartir. Et oui, ça a plutôt bien fonctionné de cette manière : lors de phases météo favorables, j'ai pu visiter un nouveau site de vol chaque jour pendant une semaine ou deux, et chaque jour, j'ai pu visiter pratiquement tous les spots pertinents là-bas.

[00:20:19] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu as appris de cette approche du paraspotting ? Par exemple, comment procèdes-tu quand tu arrives dans une zone que tu ne connais pas encore ? Quelles seraient les astuces générales à donner ? Quelles questions de base un pilote devrait-il se poser sur place ? Et y a-t-il des choses que tu ne savais pas avant et dont tu as tiré de nouvelles conclusions grâce à ta propre méthode ?

[00:20:47] **Clemens Lehner:** C'est une très bonne question. Comment est-ce que je comprends ou est-ce que j'apprends à connaître une zone de vol au point de pouvoir m'y retrouver quand j'y arrive et de savoir sur quoi je dois faire attention ? Il y a bien sûr diverses plateformes. Il y a aussi, surtout dans la région des Alpes du Nord, souvent de très bons sites web de clubs où l'on trouve énormément d'informations utiles.

[00:21:14] Pourtant, pour moi, ce n'est souvent pas, pas suffisant. En fait, l'une de mes sources principales, on peut dire, pour l'information, c'est ce que je fais souvent, enfin, quand je passe d'une zone de vol à une autre et que je me prépare le soir pour la suivante, c'est que je regarde les vols qui y ont été effectués. Ça m'intéresse moins de savoir quels sont les vols les plus longs ou quelque chose comme ça, mais je regarde une certaine gamme de vols où je regarde ensuite le tracé sur XContest, ça se fait très facilement quand on définit ce rayon et qu'on utilise la fonction World Wide Flight Search pour mettre le rayon sur la carte et voir quels vols apparaissent. Ensuite, je regarde, disons, une dizaine de vols et je regarde où ils ont décollé et où ils ont atterri.

[00:22:02] Parce que les bases de données existantes sont souvent bonnes, mais elles ne sont pas toujours exactes. Et il m'est déjà arrivé assez souvent, en cherchant un nouveau site de vol, de passer des heures à chercher dans le vide. Je voulais éviter ça, et on peut très bien l'éviter en regardant ce genre de vols. Ils ne doivent évidemment pas dater d'il y a 20 ans ou quelque chose comme ça, mais si on regarde un peu les vols des dernières années et qu'on voit que quelqu'un a décollé à cet endroit, ou peut-être trois ou quatre personnes, on peut dire avec une relative certitude que ça va marcher pour moi aussi, si bien sûr les conditions de vent sont adaptées. Mais on voit même à la direction de décollage, par exemple sur les traces, souvent bien mieux quelle direction de décollage est appropriée que si on regarde les infos dans l'une des bases de données habituelles.

[00:22:49] **Lucian Haas:** Est-ce que tu regardes aussi où ils cherchent généralement la première thermique ou autre chose pour dire qu'il y en a une ? Est-ce qu'on peut identifier des thermiques de maison directement à partir de ces données IGC qu'il y a dans les vols sur XContest, et est-ce que c'est quelque chose que tu as utilisé pour toi ?

[00:23:07] **Clemens Lehner:** on peut probablement le voir si on regarde bien. Honnêtement, je ne l'ai pas utilisé parce que, enfin, ça se déduit plus ou moins logiquement, je pense, où se trouve la thermique, ou alors quand je rencontre des gens — et c'étaient surtout les zones de vol les plus fréquentées que j'ai visitées — alors je leur demande aussi. Donc là, il y aurait peut-être encore un potentiel caché,

[00:23:32] mais pour cette thermique, où je trouve la thermique, je me fie soit aux infos des gens si je n'ai aucune idée, soit à mon instinct pour le terrain, là où je pense que ça peut marcher. Généralement, on a plusieurs chances après.

[00:23:46] **Lucian Haas:** à chercher. Et ce que tu racontes dans tes vidéos, ou as raconté, et qu'on peut déjà voir, quelle part de tout ça est le savoir que tu dis avoir, en quelque sorte, tiré de XContest ? Enfin, c'est via XContest que je trouve le

[00:24:02] **Clemens Lehner:** Point. Le véritable point de départ. Exactement, à moins qu'il ne soit déjà indiqué quelque part auparavant ou que je le valide à nouveau. Sinon, oui, où... surtout dans les Alpes du Sud, il faut dire que ce ne sont pas tous des sites de vol où je n'ai jamais été. Juste dans les Alpes du Sud, il y a énormément de sites que je connais depuis des années. Et là, les informations proviennent bien sûr de ma propre expérience. Et ce qu'on apprend aussi en discutant avec les autres : si je ne connais pas du tout un site de vol, ce sont des choses que j'ai demandées autant que possible et que je peux moi-même, oui, déduire logiquement, simplement du terrain et tout ça.

[00:24:48] Et ce n'est pas, enfin, pour moi, le texte que je dis par rapport à la vidéo n'est pas du tout l'essence du truc. Bien sûr, je ne veux rien dire de faux, c'est une évidence. C'est pour ça que je préfère ne rien dire si je ne suis pas sûr de quelque chose. Mais je pense que le plus important, c'est de voir l'ensemble. Enfin, pour moi-même, pour me rafraîchir la mémoire, et probablement pour les autres aussi, pour voir si ça leur convient d'une manière ou d'une autre. Est-ce que le décollage est assez large pour moi ?

[00:25:16] Et est-ce que l'atterrissage est assez grand pour moi ? Je pense que c'est le mieux de l'estimer soi-même à partir d'une vidéo. J'aime bien dire, oui, l'atterrissage fait telle longueur et telle largeur, je ne sais plus quoi. Mais on peut facilement mesurer ça sur Google Maps, par exemple. Exactement, les choses que je dis sont des valeurs d'expérience et des détails que d'autres locaux me disent, dans le meilleur des cas. Bien que j'aie déjà fait l'expérience du fait qu'il faut parfois prendre ça avec prudence. En général, les locaux connaissent leur terrain mieux que personne. Mais soit, disons, je n'ai peut-être pas tout à fait bien compris l'information ou je l'ai mal transmise. En tout cas, il m'est déjà arrivé de recevoir le message d'un club, par exemple, disant : « ce que tu dis là, c'est complètement faux. »

[00:26:07] On ne peut pas y aller. On est complètement dans le lee, et tout ça. J'ai bien sûr enlevé ça tout de suite. Si je devais le refaire maintenant, enfin, l'information n'était pas forcément fausse, mais ça dépend de l'heure de la journée où on y va. Si la brise de vallée se met en place directement, ça devient dangereux. Dans cette situation précise. C'est pour ça que c'est difficile de faire des affirmations générales quand on vole. Je ne peux pas dire que ça vole toujours là-bas parce que ça colle toujours parfaitement. Ça dépend aussi énormément de la situation météo.

[00:26:39] **Lucian Haas:** Alors, tu as ta chaîne YouTube Paraspotting où toutes ces vidéos sont postées. Tu as aussi le site Paraspotting avec, entre autres, une vue cartographique où, en gros, toutes les vidéos sont liées à partir de la carte. On peut zoomer et se dire : « Ah, il y a des décollages là-bas », on clique dessus et on voit tout de suite la petite vidéo du décollage en question. Ça dure généralement une, deux ou trois minutes. Est-ce que c'est utilisé ? Est-ce que tu remarques que les gens y accèdent et quel genre de retours reçois-tu ? Surtout pour ça, parce que ce sont en fait des infos assez basiques, puisque tu montres surtout l'image et tu dis : « Je suis ici, voilà le truc », et qu'il y a trois autres décollages ou quoi que ce soit. Mais ce n'est pas une grande description de site de vol que tu proposes directement là.

[00:27:25] **Clemens Lehner:** Pour en revenir aux retours, au début, mon objectif était toujours d'avoir plus d'abonnés que de vidéos sur YouTube. Et ça s'est stabilisé avec le temps. Maintenant, on est à plus de 1 500 abonnés sur la chaîne Paraspotting. Et les chiffres de vues, eux, augmentent lentement mais sûrement. Alors oui, je reçois régulièrement des retours sous forme de commentaires sur YouTube. Je vois aussi sur mon site, par exemple, combien de vues a cette carte, cette "Paraspotting Map" comme je l'appelle, où on voit les différents points sur la carte et où la vidéo s'affiche quand on clique dessus.

[00:28:13] Et ça continue de grimper régulièrement. Parfois, les retours les plus drôles, c'est quand je suis sur un site de vol et que je discute avec des gens que je ne connais pas. Et là, il y en a qui me disent : « Ah, je vous connais, je reconnais votre voix ! » Et en gros, ils me rejoignent parce qu'ils reconnaissent ma voix, et ils se rappellent alors que c'est via mes vidéos qu'ils me connaissent.

[00:28:39] Ça m'est déjà arrivé plusieurs fois. C'est regardé, c'est utilisé et je pense, j'espère même, que ça peut aussi apporter quelque chose à beaucoup de gens pour qu'ils puissent plus facilement découvrir de nouveaux sites de vol.

[00:28:56] **Lucian Haas:** Est-ce que tu remarques, avec les chiffres d'audience que tu as, quelque chose qui reflète un peu comme un miroir la popularité des sites de vol ? Est-ce que tu vois aussi, d'un côté, que Greifenburg et Bassano sont les plus regardés, et de l'autre, des sites de Hike-and-Fly un peu plus confidentiels, où je n'ai eu que deux vues ou autre chose ?

[00:29:17] **Clemens Lehner:** Oui, je pense que c'est le cas. On peut voir clairement que les sites les plus populaires sont plus souvent visionnés. Je pense que les gens aiment aussi regarder ce qu'ils connaissent.

[00:29:27] La vidéo la plus vue, quand on parle de spots, c'est je crois Meduno, le décollage. Je veux dire, Meduno n'est pas le terrain de vol le plus populaire, mais il est forcément dans le top 10, dans la région des Alpes orientales. Bassano est aussi assez bien vu. Oui, ce sont les spots, donc aussi les spots populaires, où les vidéos sont plus souvent regardées que les autres. Définitivement, oui.

[00:29:52] **Lucian Haas:** Alors, tu as fait ton année sabbatique en 2023, tu as beaucoup voyagé. Est-ce que le projet continue ? Est-ce que tu continues à développer le Parallelsporting ?

[00:30:03] **Clemens Lehner:** Oui, j'y travaille, c'est certain. Alors, je reviens sur les nombreux détails que j'ai donnés sur la manière dont le projet est né. En fait, ce...

[00:30:16] À la base, ça ne devait être qu'une courte période en automne où je composerais le jeu de cartes. En réalité, c'est plutôt que je me suis assis au bureau en novembre et que je ne me suis relevé qu'en juillet, à peu près. J'ai donc passé énormément de temps à préparer toutes les informations. J'aurais pu aller plus vite, mais contrairement aux courtes vidéos YouTube que je fais très simplement, mon perfectionnisme a encore un peu pris le dessus sur le jeu de cartes lui-même. J'ai travaillé très longtemps sur le design. Qu'est-ce que je veux mettre sur les cartes ? Comment je le représente ? À quoi doivent ressembler les différents symboles ? Et ainsi de suite. Et puis, bien sûr, récupérer toutes les données a aussi demandé un certain effort.

[00:31:04] Sur chaque carte, il n'est pas seulement indiqué combien de vols sont effectués en moyenne par an, mais aussi quel pourcentage d'entre eux dure plus d'une heure, quel pourcentage dépasse 15 kilomètres ou 100 kilomètres. C'est un peu pour pouvoir évaluer l'aptitude au vol de distance, ou plutôt l'utilisation du terrain pour le vol de distance. Il y a aussi le nombre approximatif de vols par mois, et ainsi de suite. Ce sont énormément de données qui proviennent toutes, au final, des téléchargements de vols réels de DHV-XC et de XContest.

[00:31:39] **Lucian Haas:** Tu as programmé quelque chose pour ça ? Genre un bot qui télécharge automatiquement les données et qui, en même temps, extrait les infos dont tu as besoin pour pouvoir dire, d'accord, 3 % ont volé plus de 100 kilomètres à partir d'ici ?

[00:31:55] **Clemens Lehner:** Non, je ne sais pas programmer. J'ai une... enfin, dans Google Sheets, il y a la possibilité de récupérer des données d'un site web via une fonction. J'ai utilisé ça en mode semi-automatique par moments. Exactement, et ça permet déjà de simplifier considérablement le tout. Je n'ai pas toujours saisi « montre-moi tous les vols de 15 kilomètres à Braunegg », puis j'ai recopié les 3000 résultats et tout ça. C'est déjà, oui, j'ai un peu automatisé ça. Ça pourrait être encore mieux, mais ce n'était pas la collecte de données qui demandait le plus d'efforts, mais plutôt leur préparation. Et par exemple, pour filtrer les vols d'une heure sur XContest, il n'y a même pas la possibilité de l'afficher.

[00:32:48] Alors là, j'ai dû trouver un contournement via la vitesse moyenne et la distance totale du vol. On peut alors calculer ça. Mais il faut faire quelques requêtes supplémentaires dans la base de données pour s'en approcher. Enfin oui, mais ce n'était qu'une partie du tout. Les données, peut-être encore deux semaines, puis il faut remettre le site en ligne, aussi quelques semaines et tout ça. Voilà comment ça se passe. La question est : qu'est-ce qui arrive, quelles données je veux mettre sur le site pour les descriptions des zones de vol ? En fait, sur chaque carte, il y a un QR code qui renvoie vers une page dédiée sur mon site, où la zone de vol est décrite plus en détail que dans les vidéos individuelles. Bien sûr, les vidéos sont aussi liées ou intégrées,

[00:33:35] mais il y a aussi beaucoup plus de données à l'intérieur, qui vont un peu plus loin et qui ont été recherchées plus en profondeur.

[00:33:44] Oui, tout le processus a duré, comme je l'ai dit, jusqu'à la fin de l'été 2024, avant que je puisse enfin envoyer les cartes à l'impression. En même temps, fin 2023, je me suis rendu compte que mes économies allaient tenir encore un peu plus longtemps. Du coup, comme j'étais encore tellement plongé dans le travail sur les cartes, je me suis dit : d'accord, je m'y consacre encore pendant un an, puisque c'est ce qui me plaît autant en ce moment. Exactement, c'est comme ça que ça s'est passé ; les cartes elles-mêmes sont finalement sorties de l'imprimerie en septembre.

[00:34:27] Je les fait imprimer dans une imprimerie en Allemagne, puis je suis allé les chercher. Et oui, j'avais alors environ 1000 jeux de cartes chez moi. Je n'avais aucune idée de la suite. Mais pour l'instant, j'en ai déjà vendu plus de la moitié. Je dois dire que ça a très bien démarré. Et ça me confirme aussi que je dois continuer dans cette direction.

[00:34:56] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il pourrait peut-être y avoir un jour un deuxième tirage de ce set de cartes qui existe déjà. Et en même temps, tu prévois peut-être d'autres régions. Parce que je pense que les sets de cartes actuels, ce sont les Alpes du Sud-Est et les Alpes du Nord-Est. Est-ce que tu veux aller un jour plus vers les zones occidentales en Suisse et dire que tu vas aussi en représenter beaucoup ?

[00:35:18] **Clemens Lehner:** C'est effectivement le plan : je vais voyager dans les Alpes occidentales cet été. J'ai vraiment hâte, parce que c'est, je pense, une région complètement différente où je n'ai pour l'instant aucune idée. Je suis allé une fois à Sant 'Elea et je crois que c'est tout ce que je connais des Alpes occidentales. Je peux encore me le permettre, disons, grâce aux nombreuses ventes. Ce n'est pas comme si tout était financé. Je continue de piocher dans mes économies, mais elles durent de plus en plus longtemps. Et c'est pour ça que je me réjouis déjà de pouvoir m'offrir de voyager dans les Alpes occidentales cet été et de les découvrir pour moi.

[00:36:02] Et je voudrais aussi préparer un support de présentation. Dans ce cas, probablement juste un seul, parce que 64 zones de vol en un été, je ne pense pas que je me remette à ça. En plus, j'ai aussi quelques voyages aériens que je n'avais pas en 2023, que je vais diriger en tant que guide. Donc je serai un peu plus occupé pour le prochain

[00:36:24] **Lucian Haas:** Cet été. Avant 2023, avant ton année sabbatique, quand ça a commencé, tu travaillais comme instructeur de vol. Pourquoi avais-tu besoin d'une année sabbatique ?

[00:36:38] **Clemens Lehner:** Alors, peut-être pour le terme "sabbatical", il est souvent utilisé pour dire que c'est des vacances payées. Pour moi, au final, j'ai arrêté le travail,

[00:36:50] et je suis devenu indépendant assez rapidement. Pourquoi avais-je besoin d'un congé sabbatique ? Alors, c'est magnifique de travailler comme moniteur de vol, mais c'est extrêmement intense. En quoi réside cette intensité ? Il existe sûrement d'autres modèles, mais là où je travaillais, ça se passe comme ça : ça ne s'arrête pratiquement pas de mars à fin octobre. Il y a des moments où, théoriquement, le week-end est libre, mais quand on fait des voyages, ils commencent le dimanche et se terminent le samedi. Et j'en ai fait beaucoup, j'étais en voyage environ un tiers des semaines en moyenne.

[00:37:36] À cause de ça, mes jours de repos étaient extrêmement limités. C'est en gros ça, l'intensité de tout ça : on est vraiment occupé par le travail presque tous les jours. Et aussi beau que ce soit, à un moment donné, on se dit quand même : j'aimerais bien avoir une ou deux semaines où c'est moi qui suis en déplacement, là où je veux aller à l'instant T, et où je peux aussi piloter moi-même. Parce qu'en tant qu'instructeur de vol, on est constamment en contact avec l'aviation, mais la plupart du temps, on regarde les autres faire et on sait mieux comment faire. Mais le fait de piloter soi-même, pour moi, a simplement été mis de côté. Et oui, c'est en fait la raison simple pour laquelle j'avais besoin d'un congé sabbatique.

[00:38:15] **Lucian Haas:** Ce n'était pas une question de burn-out ou quelque chose du genre en tant qu'instructeur de vol, mais plutôt une envie croissante de retrouver le plaisir de monter dans les airs moi-même.

[00:38:24] **Clemens Lehner:** Exactement, exactement. Non, pas du tout un burn-out. Mais oui, j'avais un peu cette sensation que si ça continuait de manière aussi intensive, je finirais peut-être par perdre le plaisir de voler. Et là, il faudrait que j'arrête complètement. Et ce serait vraiment, vraiment dommage. Oui, c'était aussi pour me redonner un peu

plus de plaisir dans toute cette histoire.

[00:38:45] **Lucian Haas:** Maintenant, tu t'es pris un autre projet, en quelque sorte. Au début, tu as voyagé, tu as fait tes vidéos et tu as volé. Mais ensuite, comme tu l'as dit, tu as travaillé seul sur ces cartes pendant un semestre, en plus de tout le reste. Est-ce que c'est devenu trop et trop difficile à un moment donné ? Ou est-ce que c'était simplement que tu étais tellement dans ton élément avec ça que tu t'es dit : « Ah, ça va donner quelque chose ». Non,

[00:39:06] **Clemens Lehner:** ce n'était qu'une année, pas quatre ans. C'est pour ça que, non,

[00:39:13] ça ne m'est pas devenu difficile. Non, parce que je me suis aussi donné la liberté de partir voler régulièrement entre deux. Donc cette image, je m'assois en octobre et je les réécris déjà en juillet. Ce n'est pas tout à fait ça. Je suis, je suis déjà allé voler plus souvent et je me suis organisé le temps de manière relativement libre, j'ai travaillé intensément, mais je me suis aussi accordé, comme il se doit, de faire autre chose, d'aller voler et tout ça. Oui, de cette manière, ça a en fait parfaitement fonctionné et oui, on peut imaginer continuer dans cette direction. Aussi parce que, oui, ça fait juste un plaisir fou de préparer tout ça. C'est encore un peu différent de l'activité d'instructeur de vol, où on,

[00:40:02] c'est aussi super intéressant avec les gens. C'est encore autre chose et ça me plaît vraiment. Je ne veux pas m'en priver, mais rester aussi concentré, être à nouveau assis au bureau pour préparer tout ça et tout, ça a aussi sa propre qualité, et ça me plaît. Ça a évolué au fil du temps.

[00:40:20] **Lucian Haas:** est-ce que le temps a changé ta façon d'aborder un aérodrome ? Est-ce que tes vidéos, les plus récentes, sont d'une manière ou d'une autre différentes des premières que tu as faites ?

[00:40:32] **Clemens Lehner:** J'aimerais bien pouvoir le dire, mais je ne pense pas que ça ait énormément changé. Enfin, il faudrait que je réfléchisse plus longtemps. Je cherche toujours à m'améliorer et il y a sûrement pas mal de choses à améliorer dans les vidéos. Mais pour l'instant, bah, c'est toujours cette idée de base, du "quick and dirty" pour ainsi dire. Et oui, parce que je sais que si je faisais ça de manière plus complexe, je ne le ferais probablement plus du tout. Si je me présente déjà au site de vol avec une longue liste de données et de faits que je voudrais tous intégrer dans la vidéo, je perdrais probablement très vite le plaisir et je ne pourrais pas tenir la charge de travail.

[00:41:18] C'est pour ça que je pense que ça convient toujours très bien comme ça. Bien sûr, j'ai une impression générale du site de vol. Souvent, je le connais déjà ou je me suis bien renseigné, mais je ne prépare pas vraiment mes vidéos dans les moindres détails sur ce que je vais dire exactement, ça vient comme ça, au fur et à mesure. Parfois, après, je m'énerve aussi en me disant : "merde, j'aurais dû le dire autrement, ça aurait été intéressant", mais c'est pas dedans. Oui, ce n'est pas complet. C'est juste une image, une sorte d'instantané bien sûr, et une pièce du puzzle pour les gens qui veulent s'informer sur un site de vol.

[00:41:53] Les informations plus détaillées, je les mets dans la description de la zone de vol, à laquelle on peut accéder via les Paraspotting Cards.

[00:42:02] **Lucian Haas:** Clemens, pour finir, j'aimerais faire un petit changement de sujet. C'est un changement assez bizarre, je dois dire, parce que je t'avais demandé avant s'il y avait d'autres sujets que tu trouverais intéressants d'aborder. Et tu avais mentionné un sujet, et je me suis dit : pourquoi est-ce qu'il en parle maintenant ? C'est que tu as dit qu'il serait possible de mesurer les thermiques avec un appareil LiDAR, ou LiDAR, et qu'on pourrait faire quelque chose avec ça. Raconte-moi un peu, c'est quoi au juste ? Comment en es-tu arrivé à cette idée et pourquoi est-ce important pour toi ? Intéressant.

[00:42:37] **Clemens Lehner:** Alors, la thermique est l'une des choses les plus fascinantes de notre sport, je pense. Ça m'occupe aussi depuis longtemps. Je me suis aussi penché sur la meilleure façon de la transmettre, en tant qu'instructeur de vol. Enfin, il y a des milliers de théories sur la thermique. À quoi ressemble une thermique ? Mais je pense que personne n'a jamais vraiment vu une thermique. C'est un rêve, je crois, enfin, c'est arrivé dans notre groupe, quand j'étais élève pilote et que j'ai passé mon brevet en 2016. Oui, ce serait cool de voir les thermiques, avec une sorte de lunette thermique, quoi. Et ça doit être le rêve de beaucoup de gens, le rêve de la lunette thermique. Oui, j'ai un peu de bagage technique grâce à ma formation et je me suis alors demandé : est-ce qu'on ne pourrait pas faire ça d'une manière ou d'une autre ?

[00:43:29] Mais selon tous les principes que je connaissais, il est impossible de voir l'air. Ou le rayonnement thermique ou je ne sais quoi, mais là, je me suis trompé. Je suis tombé dessus par hasard il y a quelques semaines, parce que j'ai acheté un magazine de voile. Un magazine pour les sportifs de voile, les voiliers. Et oui, parce que j'ai rendu visite à mon frère en Argentine, je me suis dit que je lui ramènerais quelque chose. C'est un passionné de voile. Et en plus, ça m'intéresse de voir comment les autres magazines sont structurés. J'ai déjà fait un deuxième article, je l'ai écrit pour le magazine du THV. Et dans ce contexte, je me suis demandé, comme dans d'autres secteurs, à quoi ça ressemble ? Qu'est-ce que les gens écrivent ou sur quoi écrivent-ils là-bas ?

[00:44:16] Ouais, pour faire court. J'ai feuilleté ce magazine et je suis tombé sur un article sur une nouvelle technique de mesure qui permet de visualiser le vent lors d'une régate. C'est une régate, je crois que ça s'appelle l'America's Cup, certains l'ont peut-être déjà vue à la télé : ce sont des catamarans à ailes portantes assez grands qui filent à une vitesse dingue sur l'eau, et à chaque fois qu'ils prennent un virage, toute l'équipe saute d'un côté à l'autre et pédale comme des fous. C'est un sport, et apparemment, il y a pas mal d'argent derrière. Et il y avait cet article qui expliquait qu'on avait utilisé pour la première fois une technologie pour visualiser ou du moins capturer le vent, puis le visualiser sur toute la surface.

[00:45:13] Alors, ça fait quelques kilomètres carrés, je crois, je ne sais pas, un parcours ou là où ils font des zigzags d'avant en arrière. C'est peut-être une surface d'eau de dix kilomètres sur cinq kilomètres ou quelque chose comme ça. Et il a été rapporté qu'avec l'aide de trois capteurs ou trois appareils de mesure, on peut capturer le champ de vent sur toute la surface, sur toute la surface, puis le représenter. Et ce LIDAR, je ne sais plus si on dit LIDAR ou LIDAR, c'est la technologie qui est derrière tout ça.

[00:45:46] **Lucian Haas:** Alors, selon que l'on comprenne l'anglais ou l'allemand, c'est Light Detection and Ranging ou détection de lumière et peu importe quoi.

[00:45:55] **Clemens Lehner:** Merci de connaître l'abréviation, parce que moi, je n'aurais pas pu la donner. Ce que je peux dire à ce sujet, c'est qu'en fait, avec un laser...

[00:46:05] Les particules d'aérosol sont dans l'air. Ça veut dire qu'on peut mesurer l'air. Et justement sur l'ensemble d'un champ. Donc avec trois capteurs haute résolution et de haute précision sur ce champ, la Seelregatta, on peut déterminer le vent à quasiment chaque point, je ne sais pas à quel point les intervalles sont petits, mais je pense qu'ils sont très fins, on peut déterminer le vent. Ça sera ensuite représenté et ainsi de suite. Maintenant, je ne peux pas dire à cent pour cent si c'est juste une surface qu'on peut saisir, mais je suis relativement sûr que c'est aussi un espace tridimensionnel. Enfin, et il n'y a rien de plus évident que de se dire qu'il faudrait porter cet œil une fois sur une thermique pour voir réellement la thermique. Donc là, je ne pense pas que le but soit d'avoir le tout en direct pendant le vol.

[00:46:54] Ce serait peut-être intéressant, mais on peut se demander si c'est vraiment pertinent pour notre sport. Mais d'un point de vue purement scientifique, pouvoir observer une thermique comme celle-ci, la mesurer une fois et voir au moins pour un ou deux exemples à quoi elle ressemble réellement. À quoi ressemble cet anneau de vortex ? Ou à quoi ressemblent les gouttes qui s'en détachent ? Est-ce que c'est un tube ? Est-ce que c'est une bulle ? À quoi ressemble la séquence de bulles pour des thermiques pulsantes ? Et ainsi de suite. Tout ce que je connais à ce sujet n'est tout simplement pas satisfaisant. Et pouvoir voir ça pour de vrai une fois, ce serait incroyablement fascinant.

[00:47:32] **Lucian Haas:** ou quoi ? En tout cas, oui. Je veux dire, la plupart des gens diront : « oui, j'aimerais vraiment le voir en direct et pas seulement comme ça ». Mais pour pouvoir mieux se représenter les formes que prend l'ensemble, c'est certainement génial. Est-ce que c'est un projet pour lequel tu dis : « je n'en fais que rêver » ? Ou est-ce quelque chose pour lequel tu te dis : « j'ai bien envie de m'y mettre » ? Je regarde si je peux me procurer trois appareils LiDAR quelque part et les installer sur le terrain. Je sais qu'il y a une thermique domestique qui pulse toutes les 20 minutes ou quelque chose comme ça. Là, je peux carrément la mesurer.

[00:48:08] **Clemens Lehner:** Alors, j'aurais carrément envie de le faire moi-même, mais je ne pense pas avoir les capacités pour. Déjà, au niveau du temps, et ensuite, je ne sais pas si je peux m'investir autant dans l'apprentissage. Mon espoir serait de trouver un étudiant ou une étudiante qui travaille dans ce domaine et qui s'en occuperait comme pour un mémoire de master ou peut-être une thèse de doctorat. Je pense que ce serait le plus réaliste si quelqu'un se manifestait.

Je ne sais pas. Disons que le mot est lancé,

[00:48:45] **Lucian Haas:** les gens qui l'écoutent. Un grand

[00:48:46] **Clemens Lehner:** Appel, s'il vous plaît, s'il vous plaît, que quelqu'un le fasse. Ça me passionnerait vraiment

[00:48:49] **Lucian Haas:** intéresser. S'il y a des étudiants en météorologie qui sont peut-être aussi passionnés par le parapente, vous auriez un super sujet de mémoire de master : vous pourriez essayer de capturer des thermiques avec trois appareils LiDAR et ensuite les représenter sous forme de modèle tridimensionnel pour que tout le monde puisse bien visualiser ça.

[00:49:10] **Clemens Lehner:** Oui, ce serait vraiment génial et je pense que ça apporterait énormément pour la pratique du vol. Bien sûr, chaque thermique est différente, mais rien que les modèles mentaux que l'on peut développer en vol réel par rapport à sa thermique seraient certainement bien, bien meilleurs si on les connaissait vraiment à travers quelques exemples réels. C'est certain. Tu as d'autres rêves, pour finir ? Oui, j'ai un très grand rêve, on pourrait probablement en parler pendant des heures, à savoir que je serais totalement ravi si un jour, peut-être quand je serai vieux et que je ne pourrai plus autant voler, je pourrais incroyablement bien...

[00:49:56] regarder des parapente à la télévision ou sur n'importe quel autre média, peu importe ce qui est actuel. À la télévision.

[00:50:02] **Lucian Haas:** Des parapente de compétition. Exactement. Pendant deux heures. Des ailes de type CCC qui filent les unes après les autres.

[00:50:08] **Clemens Lehner:** Oui, exactement. Il y a des gens qui regardent des voitures tourner en rond pendant deux heures sans même pouvoir se dépasser, ou alors cette régate, l'America's Cup ou ce que j'ai appelé, c'est aussi un exemple où, au premier abord, un sport assez exotique fait des choses peut-être peu compréhensibles, mais qui intéressent quand même beaucoup de gens. Et je pense que dans le sport de parapente, oui, bien sûr, je suis très, très préjugé là-dessus, c'est sans question. Mais je pense quand même qu'on peut rendre le parapente compréhensible et intéressant pour des gens qui ne volent pas eux-mêmes.

[00:50:53] Si on prépare ça correctement, en adaptant peut-être un peu le format de course. Mais je pense que ça pourrait définitivement prendre un caractère de sport de masse, au moins pour les spectateurs, si on arrive à le mettre en scène de manière vraiment captivante et intéressante.

[00:51:14] **Lucian Haas:** Oui, peut-être que ça va commencer à aller un peu plus dans ce sens dans un futur proche. Je sais par exemple qu'il y a un projet suisse : ils prévoient d'équiper des pilotes de compétition, notamment pour des compétitions de Hike-and-Fly, de caméras qui diffusent réellement en mode live, avec un livestream où l'on peut basculer entre les différentes caméras ou avoir une vue d'ensemble de tout ce qui se passe. Ils vont même jusqu'à se demander s'ils ne pourraient pas engager des commentateurs qui serviraient de présentateurs sportifs pour raconter le tout en direct à ce moment-là. Je crois que les premières tentatives devraient déjà avoir lieu cette année. Qui sait, peut-être que d'ici que tu sois vieux, ce sera vraiment au point et que ça fonctionnera parfaitement.

[00:52:01] Et tout le commentaire sera narré par une IA. Mais qui sait, on vivra peut-être déjà dans un univers parallèle et on verra la Matrix nous faire croire à certains vols. Qui sait ce qu'il en sera dans 20 ans. OK,

[00:52:16] **Clemens Lehner:** peut-être qu'on pourra aussi piloter virtuellement, au point qu'on n'aura même plus besoin des courses. Enfin, mais pour en revenir à cette vision

[00:52:27] Je trouverais ça vraiment génial d'avoir des courses diffusées en direct. C'est où ? Tu as dit où ça commence ? En Suisse ?

[00:52:34] **Lucian Haas:** C'est lancé par des Suisses. Je n'ai pas les noms en tête pour l'instant, mais je vais probablement en rapporter davantage sur Lu-Glīdz au cours du printemps, quand le projet va vraiment démarrer. Tu en sauras donc quelque chose quoi qu'il arrive. Super, j'ai hâte.

[00:52:55] D'accord, Clemens. Merci beaucoup pour ton récit sur Paraspotting et pour ce que ton année sabbatique t'a concrètement apporté : beaucoup de loisirs, mais aussi beaucoup de travail, tout en t'ouvrant de nouvelles perspectives qui te permettent, au moins en partie, d'évoluer professionnellement. Je trouve toujours intéressant de voir comment de telles initiatives grandissent et finissent par donner quelque chose de plus. Merci pour ton récit.

[00:53:22] **Clemens Lehner:** Lucian, merci beaucoup pour l'invitation et merci infiniment pour ton excellent travail en général. C'est, je pense, très, très précieux pour l'ensemble du sport de parapente. Merci beaucoup. Oui, merci. Ça a

[00:53:38] **Lucian Haas:** Est-ce que l'épisode t'a plu ? Alors n'hésite pas à en parler à tes amis parapentistes. Et si tu connais quelqu'un qui pourrait être un invité intéressant pour Podz-Gludz, dis-le-moi. Je suis toujours à la recherche d'histoires intéressantes provenant de l'univers du parapente. Envoie simplement un e-mail à luglideskontakt@gmail.com. Tu peux abonner Podz-Gludz sur toutes les plateformes de podcast habituelles. Je publie un nouvel épisode tous les 14 jours. Si tu ne veux pas attendre si longtemps, n'hésite pas à fouiller dans les archives. On y trouve déjà bien plus de 150 heures de conversations passionnantes sur l'univers du parapente. En tant que journaliste indépendant, j'investis beaucoup de temps, de travail et aussi des frais dans Podz-Gludz et Lu-Gludz.

[00:54:23] Pour que je puisse continuer à faire cela de manière aussi professionnelle, indépendante et sans publicité, j'ai besoin de ton soutien. Sur mon site www.Lu-Gludz.blogspot.com, il y a une page "Soutenir". Tu y trouveras toutes les infos et les liens nécessaires pour me donner un coup de main financièrement. En tant que contributeur, tu es libre de choisir le montant que tu souhaites donner. Si tu hésites, ma suggestion sans engagement est de 60 euros par an. Cela ne représente que 5 euros par mois. Je pense que c'est une offre très juste pour autant d'informations actuelles et approfondies, ainsi que de divertissement autour du plus beau passe-temps au monde. Je remercie tous les contributeurs. À bientôt. Prenez soin de vous.

[00:55:08] Envolez-vous. Profitez de la liberté. Ciao.