

Der edelrookie

Podz-Glidz 159 — Christian Schugg

Published	2025-04-25
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-159-der-edelrookie-christian-schugg
Duration	00:55:00
Speakers	Christian Schugg, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0159-der-edelrookie-christian-schugg.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	14 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	17
Show notes	17
Transcript	18
Français	30
Show notes	30
Transcript	31

Deutsch

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

Show notes

Christian Schugg nimmt 2025 erstmals an den Redbull X-Alps teil. In anderen Hike-and-Fly-Rennen kam er schon aufs Siegertreppchen

Bei den Redbull X-Alps in diesem Sommer 2025 besteht rund die Hälfte des Feldes aus sogenannten Rookies. Das sind Athleten, die zum ersten Mal an diesem härtesten Hike-and-Fly-Rennen längs und quer über den Alpenbogen teilnehmen.

Wie werden gerade sie sich schlagen? Ist vielleicht jemand dabei, der den Topfavoriten wie Chrigel Maurer, Maxime Pinot oder Simon Oberrauner das Wasser reichen kann?

Ein Name, den man auf jeden Fall auf dem Schirm haben sollte, ist Christian Schugg. Spätestens seit seinem zweiten Platz im vergangenen Jahr bei dem Pyrenäen-Pendant der X-Alps, den X-Pyr, und einem dritten Platz bei Bornestofly ist der 27-jährige Allgäuer zu einer Art Edelrookie avanciert. Zumal er da auch schon gezeigt hat, dass er nicht nur läuferisch stark, sondern auch zu chrigelesken Magic Moves fähig ist.

Und Streckenfliegen kann er auch: 2023 gelang ihm das Kunststück, innerhalb von drei Tagen zwei Mal ein mehr als 300 Kilometer großes FAI-Dreieck vom Nebelhorn zu fliegen – mit jeweils über 30 km/h als Schnitt auf anspruchsvoller, lee-lastiger Route, inklusive zwei Alpenhauptkammquerungen und ohne irgendwelchen typischen Rennstrecken-Tälern zu folgen.

Wie denkt, wie fliegt, wie plant, wie trainiert so einer? In dieser Episode 159 von Podz-Glitz gibt Christian Schugg einen Einblick in seine Fliegerwelt.

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: A Distant Call | Künstler: Dan Lebo Lebowitz – Tone Seeker

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=IFBbcnjVMs8>

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/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - 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 Christian Schugg:

- Crowdfunding für Christians X-Alps: <https://www.gofundme.com/f/red-bull-x-alps-2025-ger4-christian-schugg>
- Athletenpage bei den Redbull Xalps: <https://www.redbullxalps.com/int-en/athlete/christian-schugg>
- Instagram: <https://www.instagram.com/christian.schugg/>
- Facebook: <https://www.facebook.com/christian.schugg>
- Track 323 km FAI-Dreieck vom Nebelhorn: <https://de.dhv-xc.de/flight/1731960>

Transcript

[00:00:05] **Christian Schugg:** Du musst dich halt überlegen, wie stark schützt ein Berg. Wenn du einen flachen Berg hast, dann ist der einfach nur überspült und du wirst am Lee nichts finden. Aber wenn du halt weiter drinnen in den hohen Bergen halt was richtig Steiles hast und du ganz tief hinten reinfliegst, dann fliegst du meistens halt nur durchs Lee, aber hochgehend wird es eigentlich wieder da, wo halt Wind geschützt ist. Wo du weniger Lee hast, da steigt es dann meistens wieder.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der RuGlides Podcast.

[00:00:52] **Christian Schugg:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Heute mit Christian Schuck und ich bin Lucian Haas. Bei den Red Bull X -Alps in diesem Sommer 2025 besteht rund die Hälfte des Feldes aus sogenannten Rookies. Das sind Athleten, die zum ersten Mal an diesem härtesten Hike -and -Fly -Rennen längs und quer über den Alpenbogen teilnehmen. Wie werden gerade sie sich schlagen? Ist vielleicht jemand dabei, der den Top -Favoriten wie Gregel Maurer, Maxime Pinot oder Simon Oberrauner das Wasser reichen kann? Ein Name, den man auf jeden Fall auf dem Schirm haben sollte, ist Christian Schuck. Spätestens seit seinem zweiten Platz im vergangenen Jahr bei dem Pyrenäen -Pendant der X -Alps, den X -Pure, und einem dritten Platz bei Borns to Fly, ist der 27 -jährige Allgäuer zu einer Art Edel -Rookie avanciert.

[00:01:50] Zumal er da auch schon gezeigt hat, dass er nicht nur läuferisch stark, sondern auch zu kriegellesken Magic Moves fähig ist. Und Streckenfliegen kann er auch. 2023 gelang ihm das Kunststück, innerhalb von drei Tagen zweimal ein mehr als 300 Kilometer großes FAI -Dreieck vom Nebelhorn zu fliegen. Mit jeweils über 30 km/h als Nid auf anspruchsvoller, lehlastiger Route inklusive zwei Alpen -Hauptkammquerungen und ohne irgendwelchen typischen Rennstreckentälern. Wie denkt, wie fliegt, wie plant, wie trainiert so einer? In dieser Episode 159 von Podz-Glitz gibt Christian Schuck einen Einblick in seine Fliegerwelt.

[00:02:37] 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.

[00:02:50] Christian, wir haben Karfreitag, es ist kurz nach neun. Hast du heute Morgen schon trainiert? Nein.

[00:02:58] Trainierst du sonst manchmal morgens? Ich meine, heute ist Feiertag, aber sonst morgens vor der Arbeit noch oder so?

[00:03:04] **Christian Schugg:** Ja, recht oft. Also, es geht sich halt gut aus. Ich bin eh ein Frühaufsteher, ich bin ein Morgenmensch. Und dann macht man ein bisschen was. Und vor allem oft ist ja so, ich glaube, viele kennen das Gefühl, wenn man einfach eine frische Malen -Halken vielleicht gemacht hat oder so, dann startet man schon viel entspannter in den Tag. Und egal was kommt, man fühlt sich irgendwie vorbereitet auf alles, was kommt und schafft alles, was man sich vorgenommen hat. Und wenn man in der Früh noch nichts gemacht hat und dann bei der Arbeit dann länger festhängt,

[00:03:34] dann ist es auch manchmal schwierig, dann noch wegzukommen und wieder was zu machen. Darum ist, wenn man in der Früh schon was gemacht hat, immer ein guter Start in den Tag.

[00:03:42] **Lucian Haas:** Training heißt für dich auf den Berg laufen und runterfliegen?

[00:03:47] **Christian Schugg:** Ja, das ist die Liebste, die es gibt. Aber gerade für ich selbst denke ich, es ist wichtig, dass man auch viel flach läuft und so. Und gerade jetzt, wenn ich in der Früh was mache, bei mir vor der Haustür, sind

es nicht so viele Höhenmails, das sind nur 200 bis ich oben bin oder 400 von oben bis ganz unten. Und dann gehe ich hier einfach, dann sage ich mal, oft noch zehn Kilometer joggen oder so. Und es ist einfacher, braucht weniger Zeit und ist trotzdem immer schön, weil daheim ist bekanntlich am schönsten.

[00:04:17] **Lucian Haas:** Wie stark bestimmt denn das X -Alps -Training jetzt so dein Leben?

[00:04:23] **Christian Schugg:** Ja, auf jeden Fall schon ein großer Teil. Aber am Ende bin ich immer noch beim Arbeiten, also bisher ganz normal. Ich werde es am 1. Mai ein bisschen weniger machen.

[00:04:35] Es nimmt schon viel Zeit ein, sogar eher mehr, wie ich mir vorgestellt erhofft habe. Klar, manche Sachen sind cool und es ist schon mega cool, wenn man da ein bisschen so in der Szene drin ist und ein bisschen mitwirken kann und sich da ein bisschen Einfluss hat, ein bisschen Input geben kann. Aber so, also meine Freizeit dreht sich da recht stark drum. Aber trotzdem bin ich noch Vollzeit beim Arbeiten. Das heißt, das ist nicht mein ganzes Leben.

[00:05:00] **Lucian Haas:** Vollzeit heißt, du hast... Fünf -Tage -Woche, 40 Stunden oder 38 -Stunden -Woche und musst dann noch daneben noch ein bisschen trainieren. Ein

[00:05:08] **Christian Schugg:** bisschen in Anführungszeichen. Ja, ein bisschen. Um halt, keine Ahnung, ich trainiere 10 bis 15 Stunden.

[00:05:16] Einfach, ja, zum Schluss macht es mir auch Spaß. Ich glaube sonst, wenn du keinen Spaß beim Trainieren hast, dann ist vielleicht X -Alps auch nicht das richtige Ziel.

[00:05:27] Und manche kennen mich vielleicht auch eher ein bisschen als Workaholiker. Also ich bin immer auf Achse, immer unterwegs, immer motiviert. Was zu machen. Also ich bin jetzt nicht der, der rumhockt und Netflix schaut oder so.

[00:05:41] **Lucian Haas:** Hast du denn sowas wie einen fixen Trainingsplan oder einen Personal Trainer, der dir sowas zusammengestellt hat? Hast du einen Fitness -Check gemacht vorab und lauter so ein Zeug, was so die heutigen X -Alps -Profis alles so hinlegen?

[00:05:55] **Christian Schugg:** Nein, ich habe es ein bisschen anders gemacht. Also ich kann auch mit Michael Lacher und so, die halt auch schon mit X -Alps mitgemacht haben. Und die waren ja auch... Michael war auf X -Alps auch bei F7 und war nicht so happy. Und ich habe mir gedacht, okay, es gibt bei mir im Dorf, gibt es jemanden, der früher Profiläufer war. Und ich habe mich einfach mit dem öfters getroffen und habe mir von dem so Input holen lassen oder geben lassen. Weil er trainiert auch so 10 bis 15 Stunden die Woche und stotzt ihm einer von den... Ja, immer noch den schnellsten für das, wie viel er macht und aufsetzt eben trotz Kinder. Und mit seinem Input versuche ich eben das halt eigentlich selber bestmöglich umzusetzen. Und eben durch das, dass ich jetzt auch beim Arbeiten bin, habe ich so die Möglichkeiten, dass ich mir das halt so gestalte, wie es mir am besten reinpasst.

[00:06:43] Und wenn du einen fixen Trainingsplan hast und den versuchst umzusetzen, dann ist das manchmal auch schwierig und nicht immer so effizient, wie es sein könnte. Also wenn du halt den ganzen Tag schon gearbeitet hast, dann sind Intervalle am Abend dann oft nicht mehr 100 Prozent effizient, sondern bringen nicht mehr alles. Du

[00:07:02] **Lucian Haas:** hast gesagt, ab 1. Mai wirst du weniger arbeiten. Hast du dann ganz frei oder einfach nur noch reduziert, dass du ein bisschen mehr Zeit fürs Training hast? Oder willst du mehr Zeit für Vorbereitung haben, was alles andere organisatorisch drumherum noch sein muss?

[00:07:18] **Christian Schugg:** Also ich habe mich ganz frei einfach. Aber Urlaub und Überstunden. Also es ist nicht, dass ich da irgendwie meine Stunden vertraglich reduziert habe, sondern einfach Urlaub und Überstunden. Und ja, ich denke, es gibt so viel. Also klar auch fürs Training. Und auch... Ein bisschen um den Stress rauszunehmen, dass man einfach halt einen Tag ein bisschen reinlegen kann, wenn man was organisieren muss. Einen Termin einfach machen kann, wenn es gerade passt und nicht schauen muss, dass der dann abends neu ist, wo man dann halt an dem Tag dann vielleicht im Training eh nochmal ein bisschen zurückfahren muss. Und die Zeit geht immer schnell rum, bis dann alles so auf sauber steht. Was fällt

[00:07:57] **Lucian Haas:** dir beim Training am

[00:07:58] **Christian Schugg:** schwersten?

[00:08:01] Ja, ich glaube, das ist eine ganz schwierige Frage. Kommt immer auf... Ein bisschen auf die Tageserfassung an. Was mir am schwierigsten fällt. Klar, das Thema habe ich jetzt aktuell nicht mehr. Aber wenn ich von meiner Arbeit einfach im Ausland bin, auf Montage bin. Wenn du dann zu dritt, zu viert bist und drei andere keinen Sport machen und du aber den Sport noch in deinen Tag unterbringen musst. Oder welch.

[00:08:24] **Lucian Haas:** Also mehr die organisatorische Schwierigkeit davon.

[00:08:28] **Christian Schugg:** Ja, und dann auch die Motivation. Wenn du halt dann hier daheim gehst raus und draußen, finde ich, fällt es mir immer leichter. Aber dann, wenn du aufs Lauf fahren musst. Oder halt eigentlich nichts anderes hast. Oder dann... Ich fahre jetzt eben erst in China. Dann so zwischen Hochhäusern rumrennst. Da ist dann die Motivation für den Sport nicht so hoch, dass es mir immer leicht fällt.

[00:08:53] **Lucian Haas:** Jetzt fragen sich vielleicht viele, was macht dieser bayerische Junge in China? Erklär mal ganz kurz.

[00:08:58] **Christian Schugg:** Also ja, mein Job. Also ich arbeite im Sondermaschinenbau in der Automobilbranche. Das heißt, wir bauen Anlagen einfach für verschiedenste Teile im Auto. Und... Wir haben ein Werk in China. Da war ich jetzt eben. Also wir bauen die Anlagen für alle weltweiten Standorte. Und darum bin ich da manchmal auch unterwegs. Da musst du immer hin.

[00:09:19] **Lucian Haas:** Nimmst du da auch immer dein Gleitschirm mit? Oder ist... Bei solchen Reisen, Dienstreisen bleibt keine Zeit mehr, irgendwo noch fliegen zu gehen?

[00:09:27] **Christian Schugg:** Also im Januar habe ich es verbunden. Da bin ich dann danach nur nach Kolumbien weiter, wo ich dann selber beim Fliegen war, weil ich von der Arbeit schon in Mexiko war. Und dann habe ich gedacht, okay, bis in Südamerika. Dann schaue ich da auch mal vorbei. Aber sonst bleibt meistens der Schirm eigentlich direkt daheim, weil ich schaue eigentlich, dass ich meistens möglichst schnell wieder zurückkomme.

[00:09:51] **Lucian Haas:** Die Berge rufen. Jetzt stehen die X -Alps an, also Mitte Juni beginnt es. Hast du Respekt vor den X -Alps?

[00:10:00] **Christian Schugg:** Ja, ein bisschen Respekt gehört, glaube ich, schon dazu. Aber auf der anderen Seite, ich würde sagen, Vorfreude auf jeden Fall überwiegt. Die Route ist auf jeden Fall anspruchsvoll.

[00:10:12] Aber deswegen nicht, dass ich was davor fürchte.

[00:10:17] **Lucian Haas:** Wenn du vor etwas Sorge hast, wovor hast du bei so einem Rennen im Vorfeld jetzt? Was macht dir am ehesten Sorge? Oder wo zieht sich der Bauch vielleicht mal zusammen? Oder wie man auch immer, wie sich das bei dir anfühlt?

[00:10:32] **Christian Schugg:** Ich glaube, da, wo ich am größten Respekt davor habe, ist einfach, dass... Bisher bist du immer recht gut gemanagt. Aber in den X -Alps fliegst du einfach in allen Bedingungen.

[00:10:41] Die Grenze ist manchmal nah. Wo es einfach dann nicht mehr geht. Wo es einfach dann bloß nur rückwärts fliegt oder sowas. Das Bedingungen, ich kann die recht lang gut handeln. Aber irgendwo ist dann halt doch ein Limit da, dass man das Limit überschreitet. Das ist eigentlich das, wo ich am meisten Respekt davor habe.

[00:11:01] **Lucian Haas:** Ist das auch Sorge vor dem eigenen Ehrgeiz?

[00:11:05] Ein bisschen vielleicht.

[00:11:08] Bist du ein ehrgeiziger Mensch? Ja. Woher kommt das?

[00:11:13] **Christian Schugg:** Ich weiß es nicht, keine Ahnung.

[00:11:17] Manchmal schon immer. Den Zug habe ich schon immer gehabt. Wenn man was macht, dann will man es auf jeden Fall auch eigentlich auch gut machen. Kommt, denke ich, von meiner Einstellungsmentalität. So wie ich auch zu

allen Dingen stehe. Also, was man macht, macht man gescheit. Das würde man bei uns sagen. Und ja, also keine alten Sachen.

[00:11:42] **Lucian Haas:** Solche Hike -and -Fly -Rennen sind ja ziemlich hart für Körper und Geist. Du musst da tausende Höhenmeter laufen. Dann noch häufig in, wie du selber auch gesagt hast, so schwierigen Bedingungen dann fliegen. Manchmal grenzwertigen Bedingungen. Was reizt dich daran?

[00:12:00] **Christian Schugg:** Was mich an den Hiken -Ferien am meisten reizt, finde ich immer wieder, dass du einfach, du bist ein bisschen gezwungen, manchmal einfach rauszugehen.

[00:12:11] Also, wenn man daheim ist, dann ist es manchmal so, boah, dann zieht dich jeder so. Weil wenn man schaut, das Wetter bricht nachher an. Ah, könnte nachher zu viel Wind haben oder sonst was. Oder das Wetter könnte nicht passen. Das ist bei einem Hiken -Fly -Rennen komplett egal. Du bist draußen, du machst einfach immer das Beste aus dem Tag. Und zum Schluss gibt es meistens so viele so schöne Momente. Und das war dann im Endeffekt so cool, dass du so viele Marmeladenglas -Momente mitnehmen kannst, dass das auf jeden Fall der Wert ist.

[00:12:43] **Lucian Haas:** Das heißt, der Wert ist, dass man keinen Grund hat, sich abhalten zu lassen?

[00:12:47] **Christian Schugg:** Auch ja.

[00:12:50] Und ja, immer wieder eben halt aufs Neue überrascht wird. Im Fliegen finde ich allgemein so, wenn man Strecken fliegt, man fliegt um das nächste Eck, um den nächsten Berg und man hat eine komplett neue Situation. Wo man damit komplett neue Berge, Landschaften sieht oder auch vielleicht mal voll viel Gegenwind hat, obwohl man davor die ganze Zeit Rückenwind hatte. Ein bisschen ist dann halt das Überraschende und auch schon das, was den Reiz ausmacht. Was ist denn hinter dem nächsten Berg?

[00:13:26] **Lucian Haas:** Ich habe so ein Bild jetzt gerade von, ich weiß nicht, ob du das Buch kennst, Ronja Räubertochter.

[00:13:32] Und Ronja Räubertochter steht manchmal da und ruft einfach in den Wind hinaus so, Herr mit den Gefahren, weil sie dann einfach sich dem allen aussetzen will, was da so kommt. So ein Bild habe ich jetzt gerade von dir. Ist das manchmal so? Jetzt, wo du gerade auch sagtest, ja, ich habe Rückenwind und dann kommst du um die Ecke und dann hast du voll Gegenwind und musst dich wieder was Neuem aussetzen. Und das ist aber das, was den Reiz eigentlich so ausmacht.

[00:13:58] **Christian Schugg:** Ja. Ja und nein. Also ich glaube, das heißt dann auch viel so, man erwartet ja gewissermaßen etwas hinter dem nächsten Berg. Also man hat ja beim Fliegen schon immer so ein Bild, wo kommen die Winde her? Bin ich gerade im Luft? Bin ich gerade im Lee? Also ich glaube, das ist schon wichtig, dass man das immer im Kopf hat oder sich auch überlegt, wo befinde ich mich gerade? Was könnte hinter dem nächsten Berg sein? Aber trotzdem ist es halt manchmal so, dass es hinter dem nächsten Berg nicht so ist, wie man sich das vorgestellt hat.

[00:14:31] Also es ist jetzt nicht so der Reiz her mit den Gefahren, sondern auch einfach sein eigenes Wissen ein bisschen immer wieder auf die Waage zu legen und zu schauen, ob es stimmt.

[00:14:42] **Lucian Haas:** Und wenn es dann nicht stimmt, streifst du Scheiße oder sagst du, hey toll, eine Haarausforderung? Es kommt immer

[00:14:49] **Christian Schugg:** darauf an, wie es sich gibt.

[00:14:53] Normalerweise bin ich dann schon der, der sagt, okay, ich gehe jetzt damit um. Ich kämpfe mich durch, ich mache weiter. Aber manchmal ist dann eben halt die Flucht doch, die bessere Option.

[00:15:05] **Lucian Haas:** Bei deinen Hike & Fly Rennen hattest du von Anfang an Erfolg. Ich glaube, bei deinem ersten Border Race, 2022 war das, in Altaussee, hast du gleich gewonnen. Wenn ich es richtig weiß, bist du da sogar, ich glaube, 158 Kilometer gelaufen in diesen 36 Stunden oder 33 Stunden oder wie lange das dauert.

[00:15:27] Woher kommt das? Bist du sowas wie ein Naturtalent, ein Läufer -Naturtalent und Flieger -Naturtalent? Oder woher kommt das? Erster Wettbewerb gleich erster Sieg?

[00:15:39] **Christian Schugg:** Ich glaube, die, die mich jetzt besser kennen, die würden sagen, man sieht mich erst, wenn ich weiß, dass ich gut genug bin.

[00:15:49] Also ja, ich habe ja 2018 mit dem Fliegen angefangen. Also ich bin da erst schon vier Jahre geflogen.

[00:15:55] Und ich würde jetzt mal sagen, bis 2021 komplett unter dem Radar. Klar, ein paar Leute haben mich schon gekannt, aber eigentlich nicht viele, weil ich am Anfang auch viel alleine unterwegs war. Und dann war Border Race. Und ja, ich glaube, das Rennen ist eh ein bisschen speziell gewesen, weil es ja nur Schlechtwetter war. Also das Rennen war sogar verkürzt auf 32 Stunden, also um eine Stunde kürzer. Und da ist das Rennen wahrscheinlich ich der motivierteste,

[00:16:29] weil 158 Kilometer laufen ist nicht unbedingt entspannt. Also es war schon massiv weit.

[00:16:37] **Lucian Haas:** Also ich könnte es nicht, glaube ich. Und wahrscheinlich die wenigen, die da wirklich auch teilgenommen haben, würden Lust haben, 158 Kilometer erst recht bei schlechten Wetterbedingungen dann entsprechend zu laufen.

[00:16:48] **Christian Schugg:** Ja, aber ich war halt dann am Abend, wo es dann ging, wann dreht man um, weil ich an zweiter Stelle.

[00:16:54] Und das ist beim Border Race dann halt so, okay, dann läuft man halt noch 100 Meter weiter wie der Zweite oder halt wie der Vorheim und dreht erst danach um. Und dann muss man halt noch zurückkommen. Das heißt, man hat schon am weitesten umgedreht. Und dann, wei, da ist dann der Ehrgeiz halt dann, das auch wieder ins Ziel zu bringen.

[00:17:14] **Lucian Haas:** Im vergangenen Jahr hast du dann auch für Aufsehen gesorgt. Da bist du schon Zweiter bei den X-Peer geworden. Und das Besondere daran war, glaube ich, der letzte Tag, wo du noch mit einem besonderen Flug über Küstengebirge, wo die anderen vorher schon in der Ebene gelandet sind, du hast einen ganz anderen Weg noch genommen in der Luft und hast sie dann, deine Konkurrenz,

[00:17:40] die davor noch war, eingeholt, überholt, überflogen. Wie kam das, dass du diese andere Route gewählt hast, die davor kein anderer jemals probiert hat?

[00:17:53] **Christian Schugg:** Also an dem Tag, ich glaube, ich bin dann ja als Dritter gestartet und,

[00:18:01] ja, nee, als Vierter. Und wir sind so geflogen. Und dann waren wir an dem Punkt, wo, wir sind eben von hinten gekommen, von Norden, sind runtergekippt und wir hatten Basis 3000 und waren im nächsten Moment auf Basis 1500, wo wir dann eben dieses Küstengebiet reingeklogen sind oder halt näher zum Meer gekommen sind. Und dann habe ich schon gesehen, heute da links stehen auch schöne Wolken und alle anderen fliegen jetzt eigentlich halt auf optimierter Linie, sagen wir mal, geradeaus Richtung Ziel. Und dann war es so, okay, wenn ich jetzt einfach halt nachfliege, die Wahrscheinlichkeit, dass ich es besser mache, die ist sehr gering. Und wenn ich was anderes mache und muss, kann ich mir vielleicht die 25 Kilometer laufen bei 35 Grad ersparen, weil das auch keinen Spaß macht.

[00:18:52] Und habe es dann einfach probiert. Den ersten Versuch habe ich dann wieder abgebrochen, bin wieder zurück. Habe dann in dem Moment eh schon auch, auch wenn ich geradeaus abgeglitten wäre, einen Platz verschenkt gehabt. Und dann war das aber so, beim zweiten Versuch war es dann so, perfekt eigentlich, weil die ganze Talquerung, also von Berg zu Berg, das waren dann, glaube ich, auch fast zehn Kilometer. Bis bei 1500 der Basis, jetzt halt auch nicht übertrieben viel. Aber dann waren die ganze Zeit, haben sich vor mir wieder so Fusselnwolken gebildet. Und ständig waren wieder ein paar Vögel, die wir gedreht haben. Und dann lief das gerade perfekt. Nur zum Schluss war ich dann eigentlich ein bisschen zu langsam, weil ich halt dann auch recht defensiv geflogen bin. Weil wenn du da abstehtst in dem Gebiet, dann bist du natürlich weit weg vom Kurs.

[00:19:38] Aber dann konnte ich halt bis auf drei Kilometer, das war ans Ziel herangleiten. Das war dann halt schon irgendwie so auch das Highlight dann von dem Rennen und hat einmal mehr Zeit. Man muss sich immer, seine eigenen Gedanken machen und seinen eigenen Weg finden. Nur weil die anderen das eine gemacht haben, heißt das nicht, dass für einen selber auch das Beste ist.

[00:20:01] **Lucian Haas:** War das sowas wie dein Magic Move? So wie Kriegel seine Magic Moves machen kann? Hast Christian Schuck seinen Magic Move gemacht?

[00:20:11] **Christian Schugg:** Ich glaube, viele haben es so gesehen. Für mich war es cool, dass halt das, was ich mir im Kopf hatte, selber auch aufging. Weil ich glaube, das, was mir im Kopf liegt, manchmal ist ein bisschen, in die Quere kommt, dass ich zu stark meinen eigenen Kopf habe und so wenig taktisch liege. Wie würdest du deinen Flugstil beschreiben?

[00:20:34] Sehr direkt. Nur so hoch wie nötig. Also meistens eher tief.

[00:20:41] Ich glaube, das trifft es ganz gut.

[00:20:44] **Lucian Haas:** Sehr direkt heißt auch, du hast keine Angst vor Lee.

[00:20:48] **Christian Schugg:** Ja. Also auch wenn man sich 300 anschaut oder so, die ersten Schenkel, nein, immer direkt. Direkt wieder ins nächste Lee, wo es halt in der Früh vernünftig dann schon hoch geht. Klar, in der Früh ist es dann noch nicht so krass. Woher das kommt, weiß ich nicht. Hat sich, glaube ich, mit der Zeit so ergeben. Meistens ist es so, man muss sich halt überlegen, wie stark schützt ein Berg.

[00:21:24] Wenn du einen flachen Berg hast, dann ist der einfach nur überspült und du wirst am Lee nichts finden. Aber wenn du halt weiter drinnen in den hohen Bergen halt was richtig Steiles hast, und du ganz tief hinten reinfliegst, dann fliegst du meistens halt nur durchs Lee, aber hochgehend wird es eigentlich wieder da, wo halt Wind geschützt ist. Wo du weniger Lee hast, da steigt es dann meistens wieder.

[00:21:48] **Lucian Haas:** Wie machst du das mit der Einschätzung von solchen Lees? Also hast du eigene Regeln oder Grenzen, wo du sagst beispielsweise, okay, bis 15 km/h Wind fliege ich noch ins Lee, aber darüber nicht mehr? Oder ich weiß, heute ist eine sehr labile Schichtung, da habe ich keine Sorge mit Lees, bei stabiler schon. Also gibt es da Sachen, wo du das auch unterschiedlich einschätzt? Oder sagst du, da war ich letztes Mal, bin ich dort ins Lee geflogen, fliege ich heute auch wieder rein, egal was kommt?

[00:22:19] **Christian Schugg:** Also ich glaube, wenn du im Louvre mit mehr als einem Meter aufdrehen kannst, dann bleibst du besser im Louvre.

[00:22:26] Und wenn im Louvre so ganz schwach, dann gehe ich meistens dann ins Lee. Egal wie die sonstigen Bedingungen sind? Ja, das heißt, ich glaube, das bezieht sich recht viel ein, wenn man sagt, im Louvre steigt es mit mehr als einem Meter, entweder hat es schon viel Wind, der draufsteht, und

[00:22:48] dann geht man die Frage, wie ist die Ausrichtung zum Sonnenstand? Also ist es jetzt 180 Grad zum Louvre? Oder ist es jetzt 90 Grad zum Louvre? Was macht die allgemeine Wetterlage? Hat man Wolken? Sieht man sonst was? Wo erwartet man Steigen? Und dann eben auch, wie das Gelände aussieht. Also wenn das Gelände jetzt eher Wald ist, Wald und flach, oder Wiese und flach, dann rentiert sich das Lee meistens nicht.

[00:23:20] **Lucian Haas:** Also möglichst steil, möglichst geschützt, möglichst sonnenorientiert. Genau. Du hast gerade von den Sachen, die du so beschrieben hast, Geländeanalyse, wo steht die Sonne, was macht der Wind, gehst du sowas wirklich beim Fliegen im Kopf sehr überlegt durch? Oder bist du einer, der aus dem Bauch heraus so fliegt und dann nachher feststellt, im Grunde habe ich alles richtig gemacht? Ich

[00:23:48] **Christian Schugg:** glaube, ein bisschen beides. Also gerade am Anfang habe ich auch,

[00:23:54] mal inhaliert man es auch jetzt mal recht stark, die ganzen Vorträge, Medien, alles, was es halt so gibt, die ganzen Infos, jetzt zum Beispiel auch von dir oder so. Und wenn man viel fliegt,

[00:24:06] ich glaube, dann kann man auch viel aus dem Bauch entscheiden, weil sich einfach das Ganze schon ein bisschen so unterbewusst

[00:24:13] alles gesetzt hat und man einfach darauf zurückgreifen kann. Aber gerade, wenn ich einen langen Gleitflug habe oder so, dann hat man ja Zeit, sich zu überlegen,

[00:24:24] was erwartet mich jetzt im nächsten Berg? Wo ist jetzt am besten? Weil wenn ich die Spitze anpeile, habe ich immer noch beide Optionen für beide Seiten, für alle Seiten vom Berg und kann mir auch schon überlegen, wie geht es dann weiter? Also ist schon, denke ich, eine Mischung aus Gefühl, Intuition und einfach vom Kopf her das zu überlegen.

[00:24:47] **Lucian Haas:** Nun braucht man trotzdem fürs Lehfiegen einiges an Piloten -Skills. Hast du dich in irgendeiner Weise speziell trainiert oder hast du Tipps, wie kann man trainieren, um zu einem guten Lehfieger zu werden? Das

[00:25:03] **Christian Schugg:** ist die Frage, ob das das höchste Ziel sein sollte. Nein, aber

[00:25:09] also Sicherheitstraining haben wir auch mal gemacht und jetzt ist es so, dass wir halt eigentlich oder ich auch selber viel trainiere. Also es gibt ja so Sachen, die sagen, okay, wenn du jetzt den Fußball vergleichst, dann ist das immer Training und beim Gleitschirmfliegen ist oft so, dass halt viele nur zum Fliegen gehen und halt dann einen schönen Abgleiter machen. Ich denke, das gehört auch manchmal dazu. Aber trotzdem, wenn man sich halt in vielen Flügen dann auch ein Ziel vornimmt und sagt, okay, ich will jetzt heute irgendwas Spezielles trainieren und so bin ich inzwischen, dass ich sehr viele Stories fliege auch und ich glaube einfach, durch viele Stunden man dann die Reaktion vom Schirm auch sehr gut deuten kann und dann schon weiß, was einen erwartet.

[00:25:56] Hat es dich im Lee schon mal so richtig zerlegt? Ich würde sagen, am Anfang. Also, wo ich dann auf dem C-Schirm war oder so,

[00:26:07] war schon mal ein Frontklapper oder so kassiert. Inzwischen habe ich das besser im Griff. Was für Schirme fliegst du heute?

[00:26:16] Enzo. Letztes Jahr bin ich Zeolite geflogen. Davor hatte ich einen Zehner. Jetzt fliege ich hier mit Vieh. Also Scala. Also eigentlich nur Zweileiner.

[00:26:27] **Lucian Haas:** Um mit Zweileiner ins Lee zu fliegen, ist riskanter oder weniger riskant als mit so einem Dreileiner C? Von den Möglichkeiten, die du als Pilot hast, die Kappe jetzt auch über die B händelst, hinten dann als Zweileiner dann vielleicht anders zu steuern als einen klassischen Dreileiner.

[00:26:45] **Christian Schugg:** Ich kann jetzt da, glaube ich, nicht ganz so viel dazu sagen, weil ich einfach schon ewig auch keinen Dreileiner mehr geflogen bin, wo auch die eine gute PC -Steuerung hat. Also ich hatte damals einen Sigma 10 und da gab es das nicht. Und wenn ich halt den zu einem Zweileiner vergleiche, dann ist das einfach eine andere Welt. Also was man halt über die hinteren Dreiecke heute machen kann.

[00:27:06] **Lucian Haas:** Hast du, wurde anders gefragt, was war bisher so der, die größten Rück, oder der größte Rückschlag, den du beim Fliegen hattest?

[00:27:15] **Christian Schugg:** Ich weiß es nicht aus, der größte ist es, sagen wir mal, es wird sich noch zeigen, aber ich war ja dieses Jahr zum Beispiel in Kolumbien auch dabei, wo der Kompiloten abgestürzt ist. Also ich war direkt 200 Meter dahinter. Ich war dann auch einer von den Ersthelfern.

[00:27:29] **Lucian Haas:** Der Franz Schild, war das der?

[00:27:31] **Christian Schugg:** Ja, genau.

[00:27:33] Und ja, das ist schon was, was einen zum Nachdenken ein bisschen anregt. Also gerade in Bezug auf Risiko und es geht immer so schnell. Oder jetzt auch letzte Woche mit dem Unfall vom Jeppi oder so. Ich habe mit ihm am Staufen Cup auch noch geredet. Ich kannte ihn schon länger und einfach zwei Tage später ist er tot. Also zeigt einem immer wieder, wie schnell es geht. Und zum Schluss ist beim Fliegen der Kopf ein entscheidender Faktor. Ja. Und solche Sachen blockieren halt ein bisschen. Ist aber auch nur gut, dass man dann darüber nachdenkt und wieder einen Weg finden muss, wie man damit umgeht.

[00:28:14] **Lucian Haas:** Was macht so was mit dir? Du hast gesagt, beim Franz Schild da warst du Ersthelfer. Bist du direkt, wenn du sagst, du bist hinter ihm geflogen, bist du direkt dann an der Unfallstelle gelandet gewissermaßen?

[00:28:24] **Christian Schugg:** Ja. Also ich bin eh, war im Zeolite unterwegs. Also ich sage mal, da tut man sich mit Landen auch so deutlich einfacher. Und das Gelände war eigentlich jetzt nicht so schwierig. Und genau, also wir sind da halt 50 Meter daneben gelandet. Und wir waren dann zum Schluss zu viert. Haben uns da halt um ihn gekümmert und dann haben wir halt die Rettung, sagen wir mal, angetriggert. Aber viel mehr Möglichkeiten hatten wir da noch nicht.

[00:28:49] **Lucian Haas:** Und sowas hat dich dann bei den nächsten Flügen dann auch deutlich eingebremst? Merkst du das?

[00:28:54] **Christian Schugg:** Ich glaube beim Fliegen selber nicht direkt, sondern eigentlich mehr dann so danach und davor. Also ich bin auch an dem Tag dann direkt wieder gestartet. Dann drei Stunden später oder zweieinhalb Stunden später und dann wieder zurückgefliegen, so gut es ging. Da war dann aber auch schon der Pazifiko an. Das heißt, ich bin auch nicht ganz zurückgekommen, aber war in der Luft. Und das ist auch, finde ich, das bei mir ein bisschen auch das Coole, dass ich mich eigentlich wirklich nur mit dem Fliegen beschäftigen, abschalten kann

[00:29:23] und nichts anderes im Kopf habe.

[00:29:27] Obwohl es Situationen gibt, wenn dann halt an einer Felswand drehst oder so. Und das passt jetzt gerade nicht ganz die Unfall -Szenarien aber ein bisschen anders. Aber trotzdem, wenn dann halt die Truppe geht, ist das so.

[00:29:41] Früher habe ich die einfach an die Kreise durchgezogen, einfach durchgedreht. Inzwischen ist es so, dass ich dann auch schon mehr Achter und nicht mehr ganz so knallhart die Kreise fliege.

[00:29:54] Einfach, um ein bisschen mehr Hangabstand zu haben.

[00:29:59] **Lucian Haas:** Dieses defensivere Verhalten führst du auch auf diese beobachteten Unfälle zurück?

[00:30:04] **Christian Schugg:** Ja, auf jeden Fall.

[00:30:10] **Lucian Haas:** Lass uns noch über was Schönes reden. Ein bisschen auf die X -Alps schauen. In diesem Jahr ist die Route besonders lang und hat so ein interessantes X in der Mitte, Kreuzungspunkt in St. Moritz. Was hältst du davon?

[00:30:27] **Christian Schugg:** Es ist doch cool, dass es immer wieder was Neues gibt. Die letzten X -Alps, das waren schon fliegerisch auch eigentlich schönes Rennstreckenfliegen, würde ich jetzt mal fast sagen.

[00:30:40] Vier ist immer den großen Teil erfolgend eigentlich und nicht viel so Zickzack, so Kreuzen, ein bisschen was so ein bisschen ab vom Schuss ab vom Schuss ist. Ein paar Sachen sind ein bisschen Klettersteige, die Bremsen aus. Also wenn man da zum guten Zeitpunkt ist, dann kann man auch viel gewinnen. Wenn man falschen Zeitpunkt da ist, viel verlieren und es gibt immer in Turnpoint ein Teil. Also und auch in St. Moritz sind es sogar zwei Turnpoints. Das heißt, du musst vom einen zum anderen laufen.

[00:31:14] Schon so hat wieder ein bisschen mehr die ganze Route, würde ich sagen, ein bisschen mehr diesen Abenteuer Charakter da auch ein bisschen so in sich und nicht mehr nur so dieses krasse Vollgas fliegen.

[00:31:28] **Lucian Haas:** Kommt dir das entgegen oder würdest du lieber krass Vollgas fliegen? Ich meine, du hast dieses 300 Kilometer Dreieck vom Nebelhorn geflogen. Man sieht daran, du kannst auch sehr weit, sehr schnell fliegen. Von daher käme dir vielleicht einfach eine Route mit sehr viel Fliegen auch völlig entgegen. Läuferisch bist du auch stark. Vielleicht ist das andere, wo du sagst, eigentlich ist das eine Route, die dir vielleicht sogar besonders gut liegen könnte. Was ist das Aktuelle?

[00:31:53] **Christian Schugg:** Ich sage mal, sie macht es ein bisschen auf jeden Fall interessanter vom Fliegen, weil man halt manche Querungen kommt immer darauf an, wenn der Tag gut ist, sind viele Querungen einfach. Wenn der Tag schlecht ist, dann muss man sich irgendwo einfach so ein bisschen so

[00:32:08] so durchmogeln und das ist auch ein bisschen doch das Coole, dass man halt dann sieht, wie weit man dann doch kommt eigentlich. Aber an so einem schlechten Tag, wenn man nur so immer wieder ums nächste Eck und dann wieder aufdrehen. Klar, also zum Schluss setzt sich ein bisschen aufs Fliegen, aber wer macht das nicht

[00:32:24] so, weil das ist einfach deutlich, deutlich entspannter. Aber ich glaube, es ändert es nicht viel, ob das jetzt Rennstrecken fliegen ist oder so. So quer fällt ein, macht für mich jetzt nicht so viel aus. So ist vielleicht für mich der landschaftliche Charakter und der Reit schon noch ein bisschen höher, weil selbst an einem guten Tag muss ich jetzt halt aufpassen, dass du nicht in Baustellen reinläufst, wohingegen du bei einer Rennstrecke und einem guten Tag hast, man fliegt schon von Thermik zu Thermik.

[00:32:55] Da ist der taktische Anspruch, der fliegerische Anspruch eher sogar noch eventuell ein bisschen höher.

[00:32:59] **Lucian Haas:** Bist du ein guter Taktiker?

[00:33:03] **Christian Schugg:** Also wenn es ums Streckenfliegen geht, glaube ich schon oder dann weiß ich schon recht gut, wie hoch ich aufdrehen muss, dass ich am nächsten Querung wieder Anschluss finde. Aber ich habe das ja vorher schon mal angesprochen, beim Kumpfliegen ist es ein bisschen anders, andere Taktik und da bin ich nicht so gut. Aber mit Erfahrung kommt viel, also da fehlt mir einfach noch die Kumpferfahrung.

[00:33:29] **Lucian Haas:** Aber X -Alps ist ja jetzt nicht Kumpfliegen, wo man im großen Gegel irgendwie unterwegs ist, dem Pulk folgt und möglichst lange zusammenbleibt, um dann irgendwie am Ende noch diesen kleinen Vorsprung da irgendwie rauszufliegen. X -Alps ist ja auch, klar wird da auch manchmal zusammengefliegen, aber trotzdem ist ja ganz viel wirklich das persönliche Flugkönnen, die persönliche Flugroutenwahl und sowas dann absolut entscheidend.

[00:33:54] **Christian Schugg:** Also so ich jetzt so eine anderen Highflyer -Rennen kenne, ist das Zusammenfliegen auch schon noch ein bisschen anders. Also schon noch ein bisschen mehr wie mit Freunden fliegen.

[00:34:10] Also man nimmt, wenn die immer durch alles cool ist, schon so eine Community, wo man sich kennt, kennt sich gegenseitig, man hat Respekt dem anderen gegenüber und zum Schluss, wenn man zusammen ist, dann bin ich auch jemand, der ganz gern mit den anderen zusammenläuft und damit einfach mit denen quatscht. Ja, es macht dann einfach noch mehr Spaß, wenn du ein bisschen so teilen kannst. Wo

[00:34:34] **Lucian Haas:** siehst du die größten Herausforderungen von dieser Route für dich?

[00:34:40] **Christian Schugg:** Ich glaube schon, was schon eine große Herausforderung sind die ganzen Lufträume. Also ich glaube, jeder, der die Route anschaut, der sieht die nicht. Aber wir haben ja auch einen Fall. Und wenn man sich mal ein bisschen damit befasst und dann auch anschaut, okay, wo sind Naturschutzgebiete, wo darf man nicht starten, wo darf man nicht landen, wo sind dann, kommen dann noch die normalen Lufträume hinzu, dann gibt es schon einen recht roten fliegenden Teppich. Also auch St. Moritz mit Samanten und so.

[00:35:12] Das ist nicht so, dass man da einfach sagt, okay, ich fliege die optimierte Route entlang, sondern man muss an manchen Stellen schon ein bisschen Umweg in Kauf nehmen.

[00:35:23] Und Luftraumvergehen sind halt, ja, ich denke, schon gut so, dass es auch hart beschafft wird. Und ich selbst muss auch mit den ganzen Naturschutzgebieten ein gewisses Vorbild sein, weil es halt so stark beobachtet wird. Und darum ist es auf jeden Fall auch gut, dass es die gibt. Aber die machen es nicht einfacher.

[00:35:44] **Lucian Haas:** Wie machst du das mit der Planung, also so Routenplanung bei euch im Team? Machst du das dann selber oder hast du einen im Team, der speziell für dich dann irgendwie versucht, Routen zu planen und dir dann irgendwie auf dein Instrument zu überspielen oder dir irgendwie Hinweise zu geben, wie es am besten geht?

[00:36:05] **Christian Schugg:** Also ich denke, teils, teils. Ich glaube, es ist wichtig, dass der Pilot so fähig ist und alleine sich theoretisch zurechtfindet. Aber am Ende ist es schon eine Hilfe, wenn du einfach von außen dann so Inputs kriegst und wo gesagt wird, okay, hier der Pass, da ist vielleicht der vor dir noch drüber, so und so hoch oder das sah gut aus, das sah schlecht aus, dann hat man einfach mit wenig Aufwand in der Luft noch Input, um mal zu seinem gegebenen Bild, dass man vorsichtig dann einfach stärker füttern kann, um dann die beste Route zu finden. Und ich bin auch, also meine Einstellung ist so, dass wichtig ist, dass man sich so gut auskennt

[00:36:51] und sich so ein bisschen orientieren kann, dass man weiß, wo man ist, in welche Richtung man fliegen muss, ohne dass man ständig aufs Handy schauen muss.

[00:37:01] Weil zum Schluss nimmt das am Ende dann auch viel Konzentration weg vom Fliegen. Man kann die Wolken nicht mehr so gut beobachten, die Vögel nicht mehr so gut beobachten und man wird nicht mehr so schnell fliegen. Also jetzt zum Beispiel auch bei meinem 300er Dreieck, ich bin das da an dem Tag klar zum ersten Mal geflogen in der Art und Weise.

[00:37:22] Aber trotzdem war mir das ganze Gebiet so weit bekannt und ich wusste, wo ich meine Wendepunkte setzen muss, dass ich das eigentlich fliegen kann, ohne aufs Handy zu schauen. Und viele lachen dann immer, wo ich sage, okay, ich brauche eigentlich keine Powerbank, weil mein Handy ist eigentlich die meiste Zeit aus. Das heißt, dann hält der Akku den ganzen Tag.

[00:37:46] **Lucian Haas:** Woher nimmst du dann die Orientierung? Bereitest du dich mit Google Earth oder was auch immer stark vor, guckst dir das alles an und hast dann gewissermaßen roten Bilder im Kopf und kannst du das dann zuordnen oder wie machst du das?

[00:38:00] **Christian Schugg:** Ich glaube, wenn man schon mal wo war oder sich das auch egal wo, Google Earth oder so die Talverläufe im Kopf hat, dann, wenn man sich orientieren kann, da gehört dann wieder räumliches Denken dazu. Aber wenn man weiß, okay, das Tal weiter, da ist jetzt das eine Tal, muss ich da hinten raus in die und die Richtung. Also einfach so an anderen Bergen, an bekannten Sachen

[00:38:29] orientieren und dann mit einer Karte, die man im Kopf hat, matchen zum Schauen, okay, in welchem Tal bin ich jetzt? Okay, da muss es da von Berg XY sein und dann muss ich da hin. Hast du dich schon mal verflogen?

[00:38:45] Was ist verflogen?

[00:38:47] **Lucian Haas:** Ja, dass du eine Route im Kopf hattest und gedacht hast, ich muss jetzt da vorne hin, weil das sieht so aus wie, um dann später festzustellen, naja, der Berg sah in Google Earth vielleicht irgendwie ein bisschen anders aus und ich habe den jetzt mit dem Nachbarberg von da drüben vom anderen Tal verwechselt und bin jetzt ins falsche Tal abgebogen.

[00:39:05] **Christian Schugg:** Also ich glaube, wenn ich mir unsicher bin, dann nehme ich das Handy. Also darum müsste jetzt nicht, dass ich mich irgendwann mal verflogen habe. Es ist ja nicht so, dass ich da nicht das nicht dabei habe oder mich nicht auskenne, sondern ich finde, dass das Fliegen hat mehr, wenn man nicht auf die digitalen Geräte angewiesen ist, sondern vielleicht nur ein Radio hat, wo piepst und man sich den Rest dann einfach auch manchmal genießen kann.

[00:39:32] **Lucian Haas:** Für die X -Alps jetzt Routenvorbereitung hängst du trotzdem jetzt nicht beim Fliegen, sondern abends oder sonst wie vorm Rechner und guckst dir viel Google Earth an oder was auch immer und gehst diese Route Stück für Stück fliegst sie gedanklich ab gewissermaßen, versuchst sie zu memorieren oder was auch immer ja

[00:39:54] **Christian Schugg:** genau also einfach immer wieder mal zwischendurch wenn man auch wenn sie es gerade anbietet Google Earth oder auch einfach XContest Karten Material durchschauen wo sind die klassischen Teilverläufe wo wird viel geflogen in welchen Ecken wird auftreten dann noch ein bisschen im Kopf haben wo der Teilwind halt immer draufsteht schon ein Punkt wo ich als wichtiger achte und auch gerne mache.

[00:40:21] **Lucian Haas:** Macht ihr das auch im Team? Also mit den Leuten mit denen du dann ein Team bildest oder ist das eine Sache wo du sagst das muss ich als Pilot muss ich das in der Luft einfach im Kopf haben?

[00:40:34] **Christian Schugg:** Ein bisschen also ich gebe einfach ein paar Inputs weiter wo ich mir denke okay das ist jetzt was ist jetzt was wichtiges

[00:40:43] Wer ist bei dir überhaupt im Team? Also mein Bruder ist wieder dabei der war ja auch X -Bill dabei er fliegt zwar selber nicht aber

[00:40:53] durch das ist er klar ich musste kein Rennen wo er nicht dabei war also auf jeden Fall ein kleiner Rennen wo er supportet war war ein bisschen dabei das heißt er weiß inzwischen auch um was es geht wie man Startplätze findet und kann gut organisieren hat den Rest vom Team im Griff sag ich jetzt mal oder halt weiß auf was es ankommt und kann da glaube ich gut Prioritäten setzen meine Schwester ist dabei also so dann so vom Family Bart meine fliegt

inzwischen auch brutal gut und ist auch sehr fit dann der Pirmin ist noch dabei der ist schon ein guter Freund von uns allen drei und dann machen wir noch so einen Wechsellpart das ist dann nicht ganz fix wer wie lange mitgeht aber ich denke das ist eine gute Kombi weil das wichtigste ist dass das Team

[00:41:39] gut harmoniert dass das Team Spaß hat und dass auch jeder nicht nach zwei Wochen sagt das war jetzt ein Scheiß da habe ich keinen Bock mehr drauf

[00:41:48] **Lucian Haas:** wenn dein Bruder nicht fliegt was fasziniert den da so dran dich immer zu supporten und da immer mitzukommen

[00:41:58] **Christian Schugg:** ja ich glaube der Fliegerpart ist ja eh so bei den Hiken Kleinen dass das der Pilot meistens alleine macht aber jetzt Xführer oder so zum Beispiel sind wir einfach zusammen oft in der Früh wo hochgelaufen er hat dann das Fahrrad mitgenommen oder ist dann wieder runter gefahren fahren und so und ich glaube das ist schon ein Punkt das einfach halt so trotzdem diese Bergmomente wo man einfach Neues entdeckt und dann neue Wege einfach wo hochläuft zusammen

[00:42:27] dann schon immer wieder so cool ist wenn man das als Geschwister halt auch so so teilen kann und was ich dann auch immer mega cool finde ich habe das so von Born to Fly letztes Jahr im Kopf ich war dann auch im NDR Dritter und ich war am Ziel und sie war noch nicht da und wo sie dann halt auf den Parkplatz gefahren sind und man direkt gehört hat dass dass sie jetzt auf den Parkplatz kommen weil sie sich so gefreut haben und halt Party gemacht haben eigentlich dass ich jetzt da noch noch Dritter geworden bin und ja das ist einfach schon also ich denke für ihn sind auf jeden Fall auch diese Momente dabei wo man in den Bergen dann was Neues entdeckt was Cooles erleben kann und

[00:43:12] genau

[00:43:14] **Lucian Haas:** Macht deine Schwester auch Hike & Fly Rennen mittlerweile? Ja Das heißt demnächst könnt ihr als Schuk -Dynastie irgendwo dominiert ihr die X -Alps?

[00:43:25] **Christian Schugg:** Schauen wir mal vielleicht wer weiß also gerade so Wanderbird oder so sind wir jetzt ja auch meistens oder recht oft weil das halt kann halt jeder mitmachen du fährst hin hast wenig Aufwand und trotzdem dann ein cooles Wochenende

[00:43:42] mit den Mädels da legt sie sich schon gut an und meistens können sie ja das behaupten ich glaube noch ehrgeiziger wie ich

[00:43:52] **Lucian Haas:** Der Ehrgeiz liegt in der Familie?

[00:43:55] Ja

[00:43:58] Welche Ausrüstung wirst du bei den

[00:44:00] **Christian Schugg:** X -Alps fliegen? Ja ich flieg von Flyers Centaur das Cyan eine X -Alps Version ist die neue französische Marke also so ein Submarine Style Gurtzeug und dann Vieh also eine Skala 20 Light

[00:44:19] **Lucian Haas:** Warum so ein Submarine Gurtzeug aufgeblasene Zigarre fettes Teil also vielleicht vom Packmaß dann her nicht aber in der Luft dann ziemlich fettes Teil und wahrscheinlich auch ein bisschen aufwendiger zum Anziehen weil man da das wie so eine Weste überstülpen muss und sonstiges passt das überhaupt eigentlich zum Hike and Fly?

[00:44:40] **Christian Schugg:** Was mich einmal vom Feeling her finde ich es halt brutal gut und einfach vom Kopf schon eine Hilfe Vom Kopf eine Hilfe? Erklär mir mal

[00:44:51] **Lucian Haas:** kurz Ja

[00:44:53] **Christian Schugg:** wenn man einfach das Beste also gefühlt halt einen Vorteil hat so von der Leistung gegenüber den anderen dann ist das eher ein positiver Gedanke wenn man hingegen halt dann ein ganz einfaches Gurtzeug hat und einfach weiß man hat dann leistungstechnisch in dem Moment immer schon einen Nachteil dann muss der Kopf umso stärker sein dass man sich nicht diesen negativen Gedanken auffasst und der sich breit macht also man

hat einen Ansatz weniger wo man einfach halt vom Kopf her verlieren kann

[00:45:27] dann zweitens ich glaube das Mehrgewicht vom Gurtzeug gleicht sich aus durch das dass man weniger Klamotten mitnehmen muss weil es einfach wärmer ist da drin oder? weil es einfach mega warm ist also und ich finde auch sogar dass die leichten Gurtzeuge tendenziell vielleicht sogar eher noch

[00:45:49] wärmer sind wie ein Submarin also der dünne Stoff wenn da die Sonne durch scheint dann fühlt sich das an wie so eine Heizplatte unter den Füßen also man merkt dann wirklich wie die Sonneneinstellung halt sich ja wie die Wärmestrahlung an der Füße ankommt und jetzt auch grad mit dem mit dem Sian wo ich jetzt flieg da hält sich finde ich das was es schwieriger ist zum oder schwieriger ist zum anziehen hält sich vor den ganzen Grenzen weil ich das Gurtzeug komplett aufmachen kann und ich kann's dann doch recht schnell anziehen das heißt ich muss da nicht irgendwo durchschlupfen sondern ich kann's komplett aufmachen und ist vom Handling schon sehr benutzerfreundlich also wie

[00:46:36] **Lucian Haas:** ist das mit der Sicht für dich als Pilot ich mein wenn du jetzt rechts und links da so ne bisschen aufgeblasene Tonne hast du kannst schlechter nach unten gucken also dein dein Winkel was du nach unten sehen kannst ist ein bisschen schlechter und sowas würdest du dann Nachteile sehen für beispielsweise Toplandings oder sonstiges was ist damit vielleicht ein leicht erhöhtes Risiko verbunden beim

[00:47:00] **Christian Schugg:** Toplanden finde ich das nicht also aber was ja man sieht auf jeden Fall schlechter nach unten das ist so und mir geht's dann selber manchmal so dass ich dann wenn ich jetzt Grad folgen will beim Fliegen dann schon auch gezielt mal seitlich nach unten schauen muss wo ich mich jetzt grad vom Grad befinde ob das jetzt überhaupt der optimale Aufwindbereich ist oder ob ich nicht besser zehn Meter links oder zehn Meter rechts fliegen sollte

[00:47:27] und was viele ja auch sagen also beim Starten zum Beispiel aber den Purzel kann man sich wo reinstecken das funktioniert ganz gut und ich fliege ja ich selbst auch nicht mit einem Vollvisierhelm weil ich finde der macht auch nochmal einen erheblichen Teil aus wenn ich jetzt Submarine mit Vollvisierhelm fliege fühlt sich das an wie so eine Kapsel oder halt wirklich scharf nach vorne gerichtet und nicht so links und rechts und jetzt einfach da macht der Helm finde ich auch schon viel aus dass du einfach sagst okay du hast jetzt ganz normalen jetzt haben sie ja diese Skihelm -Norm auch noch mit reingenommen ein ganz normalen Skihelm oder halt einen normalen Helm da kannst du schon viel besser nach links und nach rechts schauen wie wenn du einen Vollvisierhelm hast aber

[00:48:15] **Lucian Haas:** ich glaube ich habe noch keinen X -Alps -Athleten mit einem Vollvisierhelm gesehen ich denke die haben ja alle immer relativ kleine Nusschalen irgendwie oben drauf was gerade so in die Norm da noch reinpasst möglichst leicht möglichst klein

[00:48:30] **Christian Schugg:** aber das war jetzt nur allgemein so Thema Submarine muss dann schon dann finde ich immer die ganze gesamte Kombi ein bisschen betrachten und nicht nur das Gottsack allein an sich sondern einfach was hat der Pilot sonst noch dabei und da ist der Helm halt auch so ein Faktor wo ein bisschen einschränkt finde ich

[00:48:48] **Lucian Haas:** Und warum Scala und warum nicht Zeolite wenn du den früher schon mal geflogen bist

[00:48:53] **Christian Schugg:** Ja einfach Gesamtpaket bin jetzt so ganz happy damit und

[00:49:03] **Lucian Haas:** Sponsored von

[00:49:03] **Christian Schugg:** Fii Ja ich glaube da kommt jetzt auch ganz coole Sachen also ich bin denn z.B. bei der Planung einen D & D Schirm zu bauen wo wirklich halt auch ein bisschen auf Fleisch getrimmt ist bin immer geflogen Brote davon und der hat mir voll zugesagt also vom Handling her sehr direkt

[00:49:24] Zeolite hat auch Schwachpunkte und da hab ich gesagt okay nee das passt für mich gibt das ein rundes Paket ab und bin jetzt auch zufrieden damit Es gibt

[00:49:36] **Lucian Haas:** drei andere deutsche Athleten noch oder eine Athletin davon die bei den X -Alps teilnehmen hast du mit denen oder bist du mit denen im Austausch trainierst du vielleicht sogar manchmal mit denen oder ist das Konkurrenz

[00:49:50] **Christian Schugg:** Ne also ich glaube wir sind recht freundschaftlich miteinander und das ist auch echt cool wir haben uns ja im Herbst haben uns alle mal bei Celine getroffen oder jetzt auch im Staufen KV da war auch der Markus und der Philipp wieder da und auch schon zwei Wochen davor hat der Markus mit seinen Supportern ein Meeting gemacht oder halt genau und die waren in Sonthofen also eh bei mir ums Eck und wir sind dann am Sonntag zum Fliegen gegangen fahren auf den Parkplatz machen grad Tür auf und dann fährt der Markus vorbei und ich so hä wieso ist der jetzt hier bei uns und dann ohne dass wir uns abgeschwollen haben sind wir dann alle alle zusammen zum Fliegen gegangen und das ist schon cool also ich glaube Markus hat einfach schon viel Erfahrung geht das auch sehr professionell an

[00:50:39] und da kann man sich dann schon ein paar Infos Inputs mitnehmen und die

[00:50:44] **Lucian Haas:** gibt er auch weiter

[00:50:46] **Christian Schugg:** ja also ich hab bisher mal auf jede Frage eine vernünftige ehrliche Antwort denke ich bekommen

[00:50:53] **Lucian Haas:** das ist glaube ich eh eines der schönen Seiten der Gleitschirmszene das soweit ich es sehe eigentlich nie die Konkurrenz so groß ist dass man nicht wenn man einfach freundlich fragt auch ehrliche Antworten kriegt also dass da Leute viel zurückhalten würden oder sowas sondern so meine Erfahrung ja

[00:51:12] **Christian Schugg:** man muss sich auch ganz ehrlich in die Augen schauen was geht's denn was gibt's denn es geht eigentlich nur darum selber Spaß zu haben und einfach so Marmeladen Glasmomente zu sammeln da gibt's keinen Grund sich gegen den anderen gegenüber zu verschließen weil wieso sollte man ihm das verwehren oder ihm da nicht unterstützen

[00:51:35] **Lucian Haas:** wo siehst du dich am Ende der X -Alps

[00:51:39] **Christian Schugg:** glücklich im Ziel und direkt danach wieder mal fliegen also nicht in ein mentales Loch zu fallen und sonst irgendwie Probleme zu machen sondern einfach halt das Jahr geht weiter das Leben geht weiter und sagen wir mal X -Alps 27 gibt's ja dann auch wieder

[00:51:58] **Lucian Haas:** bist du nach den X -Peer in dein Loch gefallen

[00:52:01] **Christian Schugg:** nein

[00:52:03] also wir sind aber zum Beispiel wo wir im Ziel waren auch wieder jeden Tag zum Radeln gegangen das war auch ein bisschen zum Kreis zum Anfang zu schließen mein Energieniveau ist normalerweise immer hoch oder halt immer am Start was zu machen also die zwei Tage wo wir im Ziel waren bis dann zur Siegerehrung oder war es sogar länger ich weiß gar nicht mehr haben wir einfach jeden Tag so weiterhin Aktivurlaub gemacht

[00:52:32] **Lucian Haas:** Aktivurlaub machen sind so Hike & Fly Rennen vielleicht auch Aktivurlaub für dich möge es so werden X -Alps als eine gute Gelegenheit lauter ganz viele Marmeladenglas Momente zu sammeln und am Ende ins Ziel zu kommen Christian ich wünsche dass das genauso aufgeht mit allen Erfolgen die du vorher schon erzielt hast würde ich dich so ein bisschen als Edel -Rookie einstufen der da vielleicht auch ganz gute Chancen hat um wirklich auch ins Ziel zu kommen möge das Wetterwitz mitspielen dass ihr nicht einfach nur ganz viel laufen müsst und dass die Strecke dann vielleicht doch etwas zu lang werden könnte aber ich denke so wie in den letzten Jahren immer viel geflogen wurde wird wahrscheinlich in diesem Jahr dann auch wieder viel geflogen egal was das Wetter dann letzten Endes macht ich

[00:53:19] **Christian Schugg:** bin gespannt auf jeden Fall vielen Dank die Lucien für die Einladung und ich wünsche allen die den Podcast jetzt bis zum Ende gehört haben immer schöne Pflege und gute Landung

[00:53:34] **Lucian Haas:** falls du Christian Schuck bei seinem auch kostspieligen X -Alps -Abenteuer unterstützen möchtest er hat auf GoFundMe eine Spendenseite eingerichtet den Link dazu und noch einige weitere findest du in den Shownotes zur Folge im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und falls du auch meine Arbeit an Podz-Glidz und Lu-Glidz fördern möchtest kannst du das genauso tun als freier Journalist stecke ich viel Zeit Arbeit und auch Kosten in Podcast und Blog damit ich das auch weiterhin so professionell

[00:54:08] veröffentlich deine Unterstützung auf meiner Homepage www.Lu-Glitz.blogspot.com findest du die Seite fördern dort stehen alle nötigen Infos und Links um mir finanziell unter die Arme zu greifen

[00:54:21] 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 Informationen und Unterhaltung rund um das schönste Hobby der Welt allen Förderern sage ich danke bis bald bleibt gesund und genießt die Freiheit Ciao

English

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

Show notes

Christian Schugg will participate in the Redbull X-Alps for the first time in 2025. He has already reached the winner's podium in other Hike-and-Fly races.

At the Redbull X-Alps this summer 2025, around half of the field consists of so-called Rookies. These are athletes participating for the first time in this toughest Hike-and-Fly race across the Alpine arc.

How will they perform right now? Is there perhaps someone among them who can give the top favorites like Chrigel Maurer, Maxime Pinot or Simon Oberrauner a run for their money?

A name that you should definitely have on your radar is Christian Schugg. At the latest since his second place last year at the Pyrenees counterpart of the X-Alps, the X-Pyr, and a third place at Bornestofly, the 27-year-old from Allgäu has ascended to a kind of elite rookie. Especially since he has already shown there that he is not only strong as a runner, but also capable of some seriously cool Magic Moves.

And he can also do cross-country flying: in 2023, he managed the feat of flying a FAI triangle larger than 300 kilometers twice within three days from the Nebelhorn – with an average of over 30 km/h each on a demanding, lee-heavy route, including two crossings of the main Alpine ridge and without following any typical racing-course valleys.

How does someone like that think, fly, plan, and train? In this episode 159 of Podz-Glitz, Christian Schugg gives an insight into his aviation world.

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: A Distant Call | Artist: Dan Lebo Lebowitz – Tone Seeker

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=IFBbcnjVMs8>

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/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
 - 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 Christian Schugg:

- Crowdfunding for Christians X-Alps: <https://www.gofundme.com/f/red-bull-x-alps-2025-ger4-christian-schugg>

- Athlete page at Redbull Xalps: <https://www.redbullxalps.com/int-en/athlete/christian-schugg>
- Instagram: <https://www.instagram.com/christian.schugg/>
- Facebook: <https://www.facebook.com/christian.schugg>
- Track 323 km FAI-Dreieck vom Nebelhorn: <https://de.dhv-xc.de/flight/1731960>

Transcript

[00:00:05] **Christian Schugg:** You just have to consider how much protection a mountain provides. If you have a flat mountain, it just gets washed over and you won't find anything on the lee side. But if you're further inside the high mountains with something really steep and you fly deep into the back, you're usually just flying through the lee, but as you go higher, it actually returns to where the wind is sheltered. Where there's less lee, it usually starts rising again.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the RuGlides podcast.

[00:00:52] **Christian Schugg:** Stories from the universe of paragliding.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Today with Christian Schuck and I'm Lucian Haas. At the Red Bull X-Alps this summer 2025, around half of the field consists of so-called rookies. These are athletes participating for the first time in this toughest hike-and-fly race across the Alpine arc. How will they perform? Is there perhaps someone among them who can give the top favorites like Gregel Maurer, Maxime Pinot, or Simon Oberrauner a run for their money? One name you should definitely have on your glider is Christian Schuck. At the latest since his second place last year at the Pyrenees counterpart of the X-Alps, the X-Pure, and a third place at Borns to Fly, the 27-year-old from Allgäu has evolved into a kind of elite rookie.

[00:01:50] Especially since he's already shown that he's not just strong on foot, but also capable of some badass magic moves. And he can do cross-country flying too. In 2023, he pulled off the feat of flying an FAI triangle of over 300 kilometers from the Nebelhorn twice within three days. At over 30 km/h each as a kid on demanding, high-load routes including two Alpine main ridge crossings and without any typical race-course valleys. How does someone like that think, fly, plan, and train? In this episode 159 of Podz-Glitz, Christian Schuck gives us a glimpse into his flying world.

[00:02:37] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glitz? It's explained very simply on the Lu-Glitz Gleitschirm-Blog, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:50] Christian, it's Good Friday, and it's just after nine. Have you already trained this morning? No.

[00:02:58] Do you ever work out in the morning otherwise? I mean, today is a holiday, but usually in the morning before work or something?

[00:03:04] **Christian Schugg:** Yeah, quite often. I mean, it works out well. I'm an early riser anyway, I'm a morning person. And then you do a bit of something. And above all, it's often like, I think many people know that feeling when you've just done a fresh workout or something, then you start the day much more relaxed. And no matter what comes, you feel somehow prepared for everything that's coming and manage everything you set out to do. And if you haven't done anything in the morning and then get stuck at work for longer,

[00:03:34] then it can sometimes be difficult to pull yourself away and do something else. That's why, if you've already done something in the morning, it's always a good start to the day.

[00:03:42] **Lucian Haas:** Does training mean running up the mountain and flying down for you?

[00:03:47] **Christian Schugg:** Yes, that's the best there is. But especially for myself, I think it's important to also do a lot of flat running and stuff like that. And especially now, when I do something in the morning right in front of my door, it's not many elevation meters; it's only 200 to get to the top or 400 from the top all the way down. And then I just go for, let's say, often another ten kilometers of jogging or something. And it's easier, takes less time, and is still always nice because, as they say, home is where the heart is.

[00:04:17] **Lucian Haas:** How much does the X-Alps training determine your life right now?

[00:04:23] **Christian Schugg:** Yes, it's definitely a big part of it. But in the end, I'm still working, so so far, everything's normal. I'll be doing it a bit less starting May 1st.

[00:04:35] It takes up a lot of time, actually even more than I expected it to. Sure, some things are cool, and it's really cool when you're a bit involved in the scene and can contribute a little, have some influence, and give some input. But, like, my free time revolves around that quite a bit. But I'm still working full-time. That means it's not my entire life.

[00:05:00] **Lucian Haas:** Full-time means you have... a five-day week, 40 hours or a 38-hour week, and then you still have to train a bit on top of that. A

[00:05:08] **Christian Schugg:** a bit in quotation marks. Yeah, a bit. Like, I don't know, I train for 10 to 15 hours.

[00:05:16] Simply, yeah, in the end, I enjoy it too. I think otherwise, if you don't have fun training, then maybe X-Alps isn't the right goal for you.

[00:05:27] And some people might know me more as a bit of a workaholic. I mean, I'm always on the move, always out there, always motivated to do something. I'm not the type to just sit around and watch Netflix or anything like that.

[00:05:41] **Lucian Haas:** Do you have something like a fixed training plan or a personal trainer who put that together for you? Did you do a fitness check beforehand and all that stuff that today's X-Alps pros do?

[00:05:55] **Christian Schugg:** No, I did it a bit differently. I can also talk to Michael Lacher and people like that, who have also done X-Alps. And they were... Michael was also at F7 during X-Alps and wasn't that happy. And I thought, okay, there's someone in my village who used to be a pro runner. And I just met up with him often and got some input from him, or gave him some. Because he also trains about 10 to 15 hours a week and he's still one of the... yeah, still the fastest for how much he does and sets up, even with kids. And with his input, I try to implement it as best as I can myself. And because I'm also working now, I have the flexibility to shape it however fits me best.

[00:06:43] And if you have a fixed training plan and try to follow it, it can sometimes be difficult and not as efficient as it could be. So if you've already worked all day, intervals in the evening are often no longer 100 percent efficient; they just don't give you everything. You

[00:07:02] **Lucian Haas:** You said you'll be working less starting May 1st. Will you be completely free, or just reducing your hours to have a bit more time for training? Or do you want more time for preparation, for all the other organizational stuff around it?

[00:07:18] **Christian Schugg:** So I'm just completely off. But it's vacation and overtime. It's not that I've somehow reduced my hours contractually, but just vacation and overtime. And yeah, I think there's so much. So sure, for training too. And also... a bit to take the stress out of it, so you can just put in a day when you have to organize something. You can just make an appointment if it fits right now and don't have to worry that it'll be moved to the evening, where you might then have to dial it back a bit during training that day. And time always flies until everything is set up properly. What falls...

[00:07:57] **Lucian Haas:** what's the hardest part for you during training on

[00:07:58] **Christian Schugg:** hardest?

[00:08:01] Yes, I think that's a very difficult question. It always depends... a bit on the daily routine. What I find most difficult. Sure, I don't have that issue right now. But if I'm away from home for work, on a site visit. If you're then in a group of three or four and the other three don't do any sports, but you still have to fit the sports into your day. Or something like that.

[00:08:24] **Lucian Haas:** So it's more the organizational difficulty of it.

[00:08:28] **Christian Schugg:** Yeah, and then there's the motivation. When you go out here at home, I find it's always easier for me. But then, when you have to go running on a track. Or when you don't have anything else to do. Or then... I'm just starting to go to China now. Running around between skyscrapers like that—the motivation for the sport isn't as high, it doesn't always come easily to me.

[00:08:53] **Lucian Haas:** Now many people might be wondering, what is this Bavarian guy doing in China? Explain it briefly.

[00:08:58] **Christian Schugg:** So, yeah, my job. I work in special machinery engineering in the automotive industry. That means we build plants for all sorts of car parts. And... we have a plant in China. That's where I just was. We build the plants for all the global locations. And that's why I'm on the road sometimes. You always have to go there.

[00:09:19] **Lucian Haas:** Do you always take your paraglider with you? Or is... on trips like these, business trips, there's no time left to go flying somewhere?

[00:09:27] **Christian Schugg:** So in January, I combined them. I just went on to Colombia afterwards, where I was flying myself, because I was already in Mexico for work. And then I thought, okay, all the way to South America. I'll take a look around there too. But otherwise, the glider usually stays right at home, because I actually try to get back as quickly as possible.

[00:09:51] **Lucian Haas:** The mountains are calling. The X-Alps are coming up now, so it starts in mid-June. Do you have any respect for the X-Alps?

[00:10:00] **Christian Schugg:** Yes, I think a bit of respect is part of it. But on the other hand, I'd say the anticipation definitely outweighs it. The route is certainly demanding.

[00:10:12] But not because I'm afraid of anything.

[00:10:17] **Lucian Haas:** If you're worried about something, what are you worried about leading up to a race like this? What concerns you the most? Or where does your stomach tighten up, maybe? Or however you put it, how does it feel for you?

[00:10:32] **Christian Schugg:** I think the thing I have the most respect for is simply that... Up until now, you've always been managed pretty well. But in the X-Alps, you're just flying in all kinds of conditions.

[00:10:41] The limit is sometimes close. Where it just isn't possible anymore. Where it just flies backwards or something like that. I can handle the conditions pretty well for a long time. But somewhere there's still a limit, and you cross that limit. That's actually what I have the most respect for.

[00:11:01] **Lucian Haas:** Is that also a fear of your own ambition?

[00:11:05] Maybe a little.

[00:11:08] Are you an ambitious person? Yes. Where does that come from?

[00:11:13] **Christian Schugg:** I don't know, no idea.

[00:11:17] I've always felt that way. I've always had that drive. When you do something, you want to do it well, anyway. I think it comes from my mindset. The way I approach everything. Like, if you do something, you do it right. That's what we'd say. And yeah, no half-measures.

[00:11:42] **Lucian Haas:** These hike-and-fly races are pretty tough on the body and the mind. You have to hike thousands of meters of elevation. Then, as you said yourself, you often have to fly in difficult conditions—sometimes extreme conditions. What appeals to you about that?

[00:12:00] **Christian Schugg:** What appeals to me most about hiking holidays, I find time and again, is that you're simply, you're kind of forced to go out sometimes.

[00:12:11] So, when you're at home, sometimes it's like, wow, everyone is pulling you in different directions. Because if you look at it, the weather might turn later. Ah, it might be too windy later or something. Or the weather might not be right. That's completely irrelevant in a Hiken-Fly race. You're outside, you just make the best of the day. And in the end, there are usually so many beautiful moments. And it was so cool in the end that you can take home so many "jam jar" moments, that's definitely the value.

[00:12:43] **Lucian Haas:** So, the value is that you have no reason to let yourself be held back?

[00:12:47] **Christian Schugg:** Yeah, exactly.

[00:12:50] And yes, you're constantly being surprised all over again. In flying, I find that in general, when you're flying routes, you fly around the next corner, around the next mountain, and you have a completely new situation. You see completely new mountains, landscapes, or maybe you suddenly have a lot of headwind even though you had a tailwind the whole time before. A bit of that is the surprise and also what makes it so appealing. What's behind the next mountain?

[00:13:26] **Lucian Haas:** I just have this image of—I don't know if you know the book—Ronja Räubertochter.

[00:13:32] And Ronja Räubertochter sometimes stands there and just calls out into the wind, "Mr. Danger," because she simply wants to expose herself to whatever comes her way. That's the image I just have of you. Is it sometimes like that? Now that you just said, yeah, I have a tailwind and then you come around the corner and suddenly you have a full headwind and have to face something new again. But that's actually what makes it so appealing.

[00:13:58] **Christian Schugg:** Yes. Yes and no. Well, I think that also means a lot, in the sense that you expect something behind the next hill. When you're flying, you always have this image of where the winds are coming from. Am I currently in the air? Am I in the lee? So I think it's important to always have that in mind or to consider where I am right now. What could be behind the next hill? But still, sometimes it's just the case that behind the next hill, it's not what you imagined.

[00:14:31] So it's not so much about the thrill of the danger, but also just constantly weighing your own knowledge and seeing if it holds up.

[00:14:42] **Lucian Haas:** And if it's not right, do you take the shit or do you say, hey great, a hair's breadth challenge? It always depends

[00:14:49] **Christian Schugg:** it depends on how it feels.

[00:14:53] Normally, I'm the one who says, okay, I'll deal with this. I'll push through, I'll keep going. But sometimes, fleeing is just the better option.

[00:15:05] **Lucian Haas:** You had success from the very beginning in your Hike & Fly races. I think in your first Border Race, which was in 2022 in Altaussee, you won right away. If I remember correctly, you even ran, I think, 158 kilometers in those 36 hours or 33 hours, or however long it takes.

[00:15:27] Where does that come from? Are you like a natural talent, a running natural talent and a flying natural talent? Or where does that come from? First competition, first victory?

[00:15:39] **Christian Schugg:** I think those who know me better now would say you only see me once I know I'm good enough.

[00:15:49] So yeah, I started flying in 2018. So I've only been flying for four years now.

[00:15:55] And I'd say, until 2021, I was completely under the radar. Sure, a few people already knew me, but not many, really, because at the beginning I was also out there a lot on my own. And then there was Border Race. And yeah, I think the race was a bit special anyway, because it was only bad weather. So the race was even shortened to 32 hours, so an hour shorter. And in that race, I was probably the most motivated,

[00:16:29] because running 158 kilometers isn't exactly relaxing. I mean, it was a massive distance.

[00:16:37] **Lucian Haas:** I don't think I could do it. And probably the few who actually participated would want to run 158 kilometers, especially in bad weather conditions.

[00:16:48] **Christian Schugg:** Yeah, but I was there in the evening when it came down to when to turn around, because I was in second place.

[00:16:54] And that's how it is with the Border Race, okay, so you just keep running another 100 meters like the second person or like the leader and only turn around after that. And then you have to come back. That means you've already turned around the furthest. And then, well, that's where the ambition kicks in, to get it back to the finish line.

[00:17:14] **Lucian Haas:** Last year, you also caused quite a stir. You finished second at the X-Peer. And what was special about that, I think, was the last day, where you did this special flight over coastal mountains where the others had already landed in the plains; you took a completely different path in the air and then, your competition,

[00:17:40] ...caught up with, overtaken, and flown over. How did it happen that you chose this other route that no one else had ever tried before?

[00:17:53] **Christian Schugg:** So on that day, I think I started as third, and,

[00:18:01] Yeah, no, as the fourth. And we flew like this. And then we were at the point where, we came from behind, from the north, tipped down, and we were at base 3000 and the next moment we were at base 1500, where we then crashed into this coastal area or got closer to the sea. And then I already saw, there are also nice clouds standing on the left today, and everyone else is actually flying on an optimized line, let's say, straight towards the goal. And then it was like, okay, if I just fly behind them, the probability of me doing it better is very low. And if I do something else and have to, maybe I can save myself the 25-kilometer hike at 35 degrees, because that's no fun either.

[00:18:52] And I just tried it. I aborted the first attempt and went back. At that point, even if I had just skidded straight ahead, I would have already lost a position anyway. But then, on the second attempt, it was actually perfect, because the whole valley crossing—from mountain to mountain—was, I think, almost ten kilometers. Until the 1500 base, which isn't that exaggeratedly much. But then, all the time, these wispy clouds were forming in front of me again. And there were constantly a few birds that we had to dodge. And then it went perfectly. Only at the very end was I actually a bit too slow, because I was flying quite defensively. Because if you veer off in that area, you're obviously far off course.

[00:19:38] But then I was able to glide in until three kilometers from the finish. That was already kind of the highlight of the race and saved some time. You always have to think for yourself and find your own way. Just because the others did one thing doesn't mean it's the best thing for you.

[00:20:01] **Lucian Haas:** Was that something like your magic move? Like the way Kriegel can do his magic moves? Did Christian Schuck do his magic move?

[00:20:11] **Christian Schugg:** I think a lot of people saw it that way. For me, it was cool that what I had in my head actually worked out. Because I think what I have in my head sometimes gets in the way a bit, that I'm too much of a "my own head" type and not very tactical. How would you describe your flight style?

[00:20:34] Very direct. Only as high as necessary. So mostly rather low.

[00:20:41] I think that hits the nail on the head.

[00:20:44] **Lucian Haas:** Very direct also means you're not afraid of the lee.

[00:20:48] **Christian Schugg:** Yeah. So even if you look at 300 or something, the first ridges, no, always direct. Direct back into the next lee, where it starts going up properly in the morning. Sure, in the morning it's not that intense yet. I don't know where that comes from. I think it's just developed over time. Usually, it's like, you have to consider how much protection a mountain provides.

[00:21:24] If you have a flat mountain, it just gets washed over and you won't find anything in the lee. But if you're further in the high mountains with something really steep, and you fly way back into it, you're usually just flying through the lee, but as you go up, it actually starts again where there's wind protection. Where there's less lee, that's usually where it starts rising again.

[00:21:48] **Lucian Haas:** How do you assess those types of lee effects? Do you have your own rules or limits, like, okay, I'll fly into the lee up to 15 km/h wind, but not beyond that? Or I know, today the layering is very unstable, so I'm not worried about lee effects, but with stable air, I am. So are there things where you judge it differently? Or do you say,

I flew into the lee there last time, so I'll fly into it again today, no matter what comes?

[00:22:19] **Christian Schugg:** So I think if you can turn up with more than a meter in the Louvre, you're better off staying in the Louvre.

[00:22:26] And if it's really weak in the Louvre, then I usually go into the lee. Regardless of what the other conditions are? Yeah, that means I think a lot of it depends on saying that it rises by more than a meter in the Louvre; either there's already a lot of wind blowing on it, and

[00:22:48] then you ask the question: what's the orientation to the sun? So, is it 180 degrees to the Louvre? Or is it 90 degrees to the Louvre? What's the general weather situation? Are there clouds? Can you see anything else? Where do you expect lift? And then also, what the terrain looks like. So, if the terrain is more like forest—forest and flat—or meadow and flat, then the lee usually isn't worth it.

[00:23:20] **Lucian Haas:** So, as steep as possible, as sheltered as possible, as sun-oriented as possible. Exactly. From the things you just described—terrain analysis, where the sun is, what the wind is doing—do you really go through all that very deliberately in your head when you're flying? Or are you one of those people who just flies by instinct and then realizes afterwards, basically, I did everything right? I

[00:23:48] **Christian Schugg:** I think a bit of both. Especially at the beginning, I also...

[00:23:54] sometimes you just inhale it all quite strongly now, all the lectures, the media, everything that's out there, all the information, for example from you too. And if you fly a lot,

[00:24:06] I think you can also decide a lot based on gut feeling, because the whole thing has already settled in a bit subconsciously.

[00:24:13] everything is set and you can just fall back on that. But especially when I have a long glide, for example, you have time to think about it,

[00:24:24] what's waiting for me in the next mountain? Where's the best spot now? Because if I aim for the peak, I still have both options for both sides, for all sides of the mountain, and I can already think about what comes next. So, I think it's a mix of feeling, intuition, and just thinking it through mentally.

[00:24:47] **Lucian Haas:** Well, you still need quite a few pilot skills for sled flying. Have you trained in any specific way, or do you have tips on how to train to become a good sled flyer? That

[00:25:03] **Christian Schugg:** is the question of whether that should be the ultimate goal. No, but

[00:25:09] So, we've also done SIV training, and now it's like, we actually—or I personally—do a lot of training. I mean, there are things that say, okay, if you compare it to football, it's always training, but with paragliding, it's often the case that many people just go out to fly and do a nice glide. I think that's part of it too. But still, if you set a goal for yourself during many flights and say, okay, I want to train something specific today, I'm at the point now where I fly a lot of stories too, and I just believe that through many hours you can interpret the glider's reaction very well and then already know what to expect.

[00:25:56] Has it ever really wrecked you in the lee? I'd say at the beginning. Like, when I was on the C-glider or something,

[00:26:07] I've already taken a front collapse or something like that. I have it better under control now. What kind of gliders are you flying today?

[00:26:16] Enzo. Last year I flew a Zeolite. Before that, I had a Zehner. Now I'm flying with Vieh here. So, Scala. So basically just a two-liner.

[00:26:27] **Lucian Haas:** Is flying into the lee with a two-liner riskier or less risky than with a three-liner C? In terms of the options you have as a pilot, handling the canopy over the B handles, and then maybe steering it differently as a two-liner compared to a classic three-liner.

[00:26:45] **Christian Schugg:** I can't really say that much right now, because I haven't flown a three-liner with a good PC control in ages. I had a Sigma 10 back then, and that didn't have it. And if I compare that to a two-liner, it's just a different world. I mean, what you can do with the rear triangles today.

[00:27:06] **Lucian Haas:** You were asked differently, but what has been the biggest setback you've had while flying so far?

[00:27:15] **Christian Schugg:** I don't know, the biggest one is, let's just say, we'll see, but I was in Colombia this year, for example, where the co-pilot crashed. I was directly 200 meters behind. I was also one of the first responders.

[00:27:29] **Lucian Haas:** Was Franz Schild, was that guy?

[00:27:31] **Christian Schugg:** Yeah, exactly.

[00:27:33] And yeah, that's something that really makes you think a bit. Especially regarding risk, and it always happens so fast. Or even last week with the accident involving Jeppi or someone. I also spoke with him at the Staufen Cup. I'd known him for a long time, and then just two days later, he's dead. It just keeps showing you how fast it can happen. And in the end, when flying, your head is a decisive factor. Yeah. And things like that can block you a bit. But it's also good that you think about it and have to find a way to deal with it again.

[00:28:14] **Lucian Haas:** How does something like that affect you? You said you were a first responder for Franz Schild. When you say you were flying behind him, did you land right at the crash site, so to speak?

[00:28:24] **Christian Schugg:** Yes. Well, I was flying in Zeolite. I'd say that makes landing significantly easier. And the terrain wasn't actually that difficult. And exactly, we landed about 50 meters away from him. There were four of us in the end. We took care of him and then, let's say, triggered the rescue. But we didn't have many more options at that point.

[00:28:49] **Lucian Haas:** And did something like that significantly hold you back on your next flights? Do you notice that?

[00:28:54] **Christian Schugg:** I don't think so during the flight itself, but actually more before and after. I mean, I took off again right away that day. Then three hours or two and a half hours later, I flew back as well as I could. But by then, Pacifico was already kicking in. That means I didn't quite make it back, but I was in the air. And I think that's also kind of the cool thing about it—that I can actually just focus on the flying and switch off.

[00:29:23] and have nothing else on my mind.

[00:29:27] Although there are situations where you're turning against a rock face or something like that. And that doesn't quite fit the accident scenarios right now, but it's a bit different. But still, when the group is moving, that's how it is.

[00:29:41] I used to just pull them through the circles, just fly right through. Nowadays, I do more figure-eights and don't fly the circles quite so aggressively anymore.

[00:29:54] Just to have a bit more distance from the slope.

[00:29:59] **Lucian Haas:** Do you also attribute this more defensive behavior to those accidents that were observed?

[00:30:04] **Christian Schugg:** Yes, definitely.

[00:30:10] **Lucian Haas:** Let's talk about something nice. Let's take a look at the X-Alps. This year, the route is particularly long and has that interesting X in the middle, the intersection in St. Moritz. What do you think of that?

[00:30:27] **Christian Schugg:** It's cool that there's always something new. The last X-Alps, those were actually quite nice for paragliding, I'd almost say.

[00:30:40] Four is always the main part, actually, and not much zigzagging or crossing, just a bit off the beaten path. A few parts are like via ferratas, the brakes out. So if you're there at the right time, you can gain a lot. If you're there at the wrong time, you can lose a lot, and there's always a turnpoint. So, and in St. Moritz there are even two turnpoints. That

means you have to run from one to the other.

[00:31:14] So, I'd say the whole route has a bit more of an adventurous character to it now, a bit more of an internal element, and isn't just that extreme full-throttle flying anymore.

[00:31:28] **Lucian Haas:** Does that suit you, or would you rather fly at full throttle? I mean, you flew that 300-kilometer triangle from the Nebelhorn. You can tell you're capable of flying very far and very fast. From that perspective, a route with a lot of flying might actually suit you perfectly. You're also strong on the running side. Maybe it's the other way around, where you're saying this is a route that might actually suit you particularly well. What's the current situation?

[00:31:53] **Christian Schugg:** I'd say, she makes it a bit more interesting from the flying side, because with some of those crossings, it always depends—if the day is good, many crossings are just easy. If the day is bad, then you just have to...

[00:32:08] ...just push through, and that's also kind of the cool part, seeing how far you actually get. But on a bad day, when you're just constantly around the next corner and then turning back again. Sure, in the end, it's a bit of a grind, but who doesn't do that?

[00:32:24] Well, because that's just significantly, significantly more relaxed. But I don't think it changes much whether it's flying race tracks or something like that. Whether it's cross-country or something, it doesn't matter that much to me. For me, the landscape character and the riding are maybe even a bit higher, because even on a good day, I have to watch out so I don't fly into construction sites, whereas on a race track on a good day, you're already flying from thermals to thermals.

[00:32:55] In that case, the tactical demand, and even the flying demand, might actually be a bit higher.

[00:32:59] **Lucian Haas:** Are you a good tactician?

[00:33:03] **Christian Schugg:** So when it comes to cross-country flying, I think I do, or at least I know pretty well how much I need to turn to reconnect at the next crossing. But I've mentioned this before, with group flying it's a bit different, a different tactic, and I'm not that good at that. But a lot comes with experience, so I just lack the group flying experience.

[00:33:29] **Lucian Haas:** But X-Alps isn't like kumpfliegen, where you're out there in the big glide, following the pack and staying together as long as possible just to somehow fly out with that little lead at the end. X-Alps is also—sure, you fly together sometimes—but still, a lot of it is really about personal flying skill, personal route choice, and stuff like that being absolutely decisive.

[00:33:54] **Christian Schugg:** So, from my experience with other high-flying races, flying together is a bit different. It's more like flying with friends.

[00:34:10] Well, when it's always cool like that, it's already such a community where you know each other, you have respect for one another, and in the end, when we're together, I'm also someone who really enjoys running with the others and just chatting with them. Yeah, it's just more fun when you can share a bit. Where

[00:34:34] **Lucian Haas:** what do you see as the biggest challenges of this route for you?

[00:34:40] **Christian Schugg:** I think so, and the whole airspace is already a major challenge. I mean, anyone looking at the route won't see them. But we have a case here. And if you take a closer look and see, okay, where are the nature reserves, where are you not allowed to take off, where are you not allowed to land, and then you add the normal airspaces on top of that, you get a pretty red carpet of restrictions. So, even St. Moritz with the Samedan area and so on.

[00:35:12] It's not like you can just say, okay, I'll fly along the optimized route; you have to accept a bit of a detour in some places.

[00:35:23] And airspace violations are, well, I think it's good that they're strictly enforced. And I also have to be a bit of a role model with all the nature reserves because they're so heavily monitored. So in any case, it's good that they exist. But they don't make things any easier.

[00:35:44] **Lucian Haas:** How do you handle the planning, like route planning, with your team? Do you do that yourself, or do you have someone on the team who specifically tries to plan routes for you and then somehow transfers them to your instrument or gives you some kind of guidance on the best way to do it?

[00:36:05] **Christian Schugg:** Well, I think it's partly both. I believe it's important for the pilot to be capable of navigating the theory on their own. But in the end, it really is a help if you just get inputs from the outside, like, okay, here's the pass, there might be one ahead of you, so high or that looked good, that looked bad; then you simply get input in the air with little effort to feed into your mental picture more heavily to find the best route. And my attitude is that it's important to know your way around so well

[00:36:51] and can orient yourself a bit, so that you know where you are and which direction you need to fly without having to constantly look at your phone.

[00:37:01] Because in the end, it takes a lot of concentration away from the flying. You can't observe the clouds as well, you can't observe the birds as well, and you don't fly as fast. So, for example, with my 300er triangle, I flew it in that way clearly for the first time on that day.

[00:37:22] But even so, I was familiar enough with the whole area to know where I had to place my turning points, so I can actually fly it without looking at my phone. And a lot of people always laugh when I say, okay, I don't actually need a power bank because my phone is actually off most of the time. That means the battery lasts all day.

[00:37:46] **Lucian Haas:** How do you orient yourself then? Do you prepare heavily with Google Earth or whatever, looking at it all so you have sort of mental images in your head that you can then map out, or how do you do it?

[00:38:00] **Christian Schugg:** I think if you've already been somewhere, or even if not, and you have the valley shapes in your head from Google Earth or something, then being able to orient yourself involves spatial thinking again. But if you know, okay, further along the valley, there's this one valley, I have to get out of there towards the back in that direction. So just by looking at other mountains, at familiar landmarks.

[00:38:29] orienting yourself and then matching it with a map you have in your head to see, okay, which valley am I in now? Okay, it has to be from mountain XY and then I have to get there. Have you ever gotten lost?

[00:38:45] What do you mean by "lost"?

[00:38:47] **Lucian Haas:** Yeah, that you had a route in your head and thought, I have to get over there because it looks like... only to find out later, well, the mountain looked a bit different on Google Earth, and I've now confused it with the neighboring mountain from the other valley and turned into the wrong one.

[00:39:05] **Christian Schugg:** So I think if I'm unsure, I'll take out my phone. So it's not that I've gotten lost at some point. It's not like I don't have it with me or don't know my way around, but I feel like flying is more rewarding when you're not dependent on digital devices, but maybe just have a radio beeping and you can just enjoy the rest sometimes.

[00:39:32] **Lucian Haas:** For the X-Alps, you don't do the route prep while flying, but in the evening or whenever else, you sit at the computer and look at a lot of Google Earth or whatever and go through the route piece by piece, flying it mentally, so to speak, trying to memorize it or whatever, yeah.

[00:39:54] **Christian Schugg:** Exactly, so just every now and then in between, even if it's not currently being offered, going through Google Earth or just XContest maps and material—where are the classic sections, where is a lot of flying happening, which corners will have a lot of traffic—then also having in mind where the tailwind is always blowing. That's one point I pay attention to and also like to do.

[00:40:21] **Lucian Haas:** Do you do that as a team too? Like with the people you form a team with, or is it something where you say, "As a pilot, I just have to have this in my head while I'm in the air"?

[00:40:34] **Christian Schugg:** A bit, so I just pass on some input where I think, okay, this is something, this is something important.

[00:40:43] Who is even in your team? Well, my brother is back; he was also with X-Bill. He doesn't fly himself, but...

[00:40:53] Because of that, it's clear—I didn't have to do any races where he wasn't there, so at the very least, in a small race where he was supporting, he was a bit involved. That means he knows what it's about by now, how to find starting spots, and can organize well. I'd say he has the rest of the team under control, or at least knows what matters and can set priorities well, I think. My sister is in too, so that's like the family thermal. She's flying brutally well by now and is also very fit. Then Pirmin is still there; he's already a good friend of all three of us. And then we'll do another rotation part—it's not completely fixed who goes for how long, but I think it's a good combination because the most important thing is that the team

[00:41:39] works well together, that the team has fun, and that no one says after two weeks, "that was crap, I'm not in the mood for this anymore."

[00:41:48] **Lucian Haas:** If your brother doesn't fly, what fascinates him so much about always supporting you and coming along?

[00:41:58] **Christian Schugg:** Yeah, I think the flying part is usually something the pilots do alone, but things like X-country, for example, we're often out together in the morning hiking up, he'll take the bike with him or ride back down and stuff. And I think that's a point, those mountain moments where you just discover something new and then find new paths hiking up together.

[00:42:27] it's always so cool when you can share that as siblings, and I also find it mega cool—I still have that from Born to Fly last year in my head—I was in third place in the NDR Dritter, and I was at the finish line and she wasn't there yet, and when they drove onto the parking lot and you could hear them immediately that they were arriving because they were so happy and basically partying because I had finished in third place, and yeah, that's just... I think for him, those moments where you discover something new in the mountains and can experience something cool are definitely part of it, and

[00:43:12] exactly

[00:43:14] **Lucian Haas:** Does your sister do Hike & Fly races now too? So that means soon you guys as the Schuk dynasty will be dominating the X-Alps somewhere?

[00:43:25] **Christian Schugg:** Let's see, who knows. Right now, it's things like Wanderbird or something, we do that quite often because anyone can join in. You just head out, there's little effort involved, and yet you still have a cool weekend.

[00:43:42] With the girls, she really puts in the effort, and usually, they can back that up. I think she's even more ambitious than I am.

[00:43:52] **Lucian Haas:** Is ambition a family trait?

[00:43:55] Yes

[00:43:58] What gear will you be using for the

[00:44:00] **Christian Schugg:** X-Alps flying? Yes, I fly with the Flyers Centaur, the Cyan is an X-Alps version, it's the new French brand, so it's a submarine-style harness, and then for the wing, a Scale 20 Light.

[00:44:19] **Lucian Haas:** Why such a submarine harness? An inflated cigar, a fat piece of gear—maybe not in terms of pack volume, but in the air it's a pretty big piece, and probably a bit more involved to put on because you have to slip it over like a vest and all that. Does that actually fit Hike and Fly at all?

[00:44:40] **Christian Schugg:** From a feeling perspective, I think it's just brutally good, and it's also a help for your head. A help for your head? Explain that to me.

[00:44:51] **Lucian Haas:** Briefly, yes.

[00:44:53] **Christian Schugg:** if you simply have the best, so you feel like you have an advantage in terms of performance compared to the others, then that's more of a positive thought. On the other hand, if you have a very simple

harness and you just know that, in that moment, you're always at a performance disadvantage, then your head has to be all the stronger so that you don't let that negative thought take hold, because you have one less way to lose it mentally.

[00:45:27] then secondly, I think the extra weight of the harness balances out because you have to take fewer clothes with you since it's simply warmer inside, right? Because it's just mega warm, and I actually think that the light harnesses tend to be even more...

[00:45:49] warmer are like a submarine, so when the sun shines through that thin fabric, it feels like a heating plate under your feet. You can really feel how the sun's setting, how the thermal radiation hits your feet. And right now, with the Sian I'm flying, I find it's harder to put on, but it holds up against all the limits because I can open the harness completely and I can still put it on pretty quickly. That means I don't have to slip through anything; I can open it all the way, and it's already very user-friendly in terms of handling. So, like...

[00:46:36] **Lucian Haas:** Is that a visibility issue for you as a pilot? I mean, if you have these slightly inflated pods on your left and right, you can't look down as well—so your downward field of vision is a bit worse. Would you see disadvantages for things like landings or whatever, maybe a slightly increased risk when...

[00:47:00] **Christian Schugg:** I don't think so for top landings, but you definitely see worse downwards. That's how it is, and sometimes I personally find that if I want to follow a ridge while flying, I have to specifically look sideways downwards to see where I am relative to the ridge, whether this is even the optimal lift area or if I shouldn't fly ten meters to the left or right instead.

[00:47:27] And what many people say, for example when starting, is that you can tuck your head in, it works quite well, and I don't fly with a full-face helmet myself either because I think it makes a significant difference. If I fly a submarine with a full-face helmet, it feels like a capsule or like it's really sharply oriented forward, not to the left and right, and I think the helmet makes a big difference there. You just say, okay, you have a completely normal one—they've even included this ski helmet standard now—a completely normal ski helmet or just a normal helmet, you can look much better to the left and right than if you have a full-face helmet, but

[00:48:15] **Lucian Haas:** I don't think I've ever seen an X-Alps athlete with a full-face helmet. I think they all always have these relatively small shells on top that just barely fit the regulations—as light and small as possible.

[00:48:30] **Christian Schugg:** But that was just generally about the submarine topic; I think you always have to look at the entire combination, not just the parachute itself, but what else the pilot has on. And the helmet is also a factor there that I find limits you a bit.

[00:48:48] **Lucian Haas:** And why the Scala, and why not the Zeolite, if you've flown it before?

[00:48:53] **Christian Schugg:** Yeah, it's just the overall package, I'm really happy with it and

[00:49:03] **Lucian Haas:** Sponsored by

[00:49:03] **Christian Schugg:** Yeah, I think some really cool stuff is coming up now. For example, when I'm planning to build a D&D glider that's actually tuned a bit for speed, I've always flown bread types and that one really appealed to me—it's very direct in terms of handling.

[00:49:24] Zeolite also has its weaknesses too, and I said okay, no, that works for me, it provides a complete package, and I'm happy with it now. There are

[00:49:36] **Lucian Haas:** three other German athletes, or one of them who is participating in the X-Alps, do you have contact with them or are you in touch with them? Do you maybe even train with them sometimes, or is that competition?

[00:49:50] **Christian Schugg:** Well, I think we're on pretty friendly terms with each other, and that's really cool. We all met up with Celine in the fall, or just now at the Staufen KV—Markus and Philipp were there again too. And even two weeks before that, Markus had a meeting with his supporters, or exactly, they were in Sonthofen, so right around the corner from me. Then on Sunday, we went to go flying, drove to the parking lot, just opened the door, and then Markus drives past and I'm like, "Huh, why is he here with us?" And then, without even having planned it, we all went flying

together. And that's cool. I think Markus just has a lot of experience; he handles it very professionally.

[00:50:39] and you can take away a few pieces of information and input from that, and they

[00:50:44] **Lucian Haas:** he also passes them on as well

[00:50:46] **Christian Schugg:** Yeah, so I think I've received a sensible, honest answer to every question I've asked so far.

[00:50:53] **Lucian Haas:** I think that's one of the nice things about the paragliding scene; as far as I can see, the competition is never so great that if you just ask nicely, you don't get honest answers. It's not like people would hold back a lot or anything like that, at least in my experience.

[00:51:12] **Christian Schugg:** You have to be honest with yourself—what's the point? What's it all about? It's really just about having fun yourself and collecting those "jam jar" moments. There's no reason to shut down towards others, because why would you deny them that or not support them?

[00:51:35] **Lucian Haas:** Where do you see yourself at the end of the X-Alps?

[00:51:39] **Christian Schugg:** happy at the finish line and then back into the flow again, so not falling into a mental hole or causing problems some other way, but just that the year goes on, life goes on, and let's just say X-Alps 27 will be there again.

[00:51:58] **Lucian Haas:** did you fall into a slump after the X-Peer?

[00:52:01] **Christian Schugg:** no

[00:52:03] So, for example, when we were at the finish, we went cycling every day again. That was also a bit to close the circle. My energy level is usually always high, or I'm always ready to do something, so those two days we were at the finish until the awards ceremony—or was it even longer, I don't even know anymore—we just kept doing active holidays every day like that.

[00:52:32] **Lucian Haas:** Doing active holidays like Hike & Fly races—maybe that's what active holidays mean for you, X—the X-Alps is a great opportunity to collect a lot of "jam jar" moments and eventually reach the finish line. Christian, I hope it works out just like that with all the successes you've already achieved. I'd classify you as a bit of a "noble rookie" who might have very good chances of actually making it to the finish. I hope the weather plays along so you don't end up having to do way too much running, and that the route doesn't end up being a bit too long. But I think, just like in recent years where there was a lot of flying, there will probably be a lot of flying again this year, regardless of what the weather does in the end.

[00:53:19] **Christian Schugg:** I'm excited, in any case. Many thanks to Lucien for the invitation, and I wish everyone who listened to the podcast until the end always good weather and a safe landing.

[00:53:34] **Lucian Haas:** If you'd like to support Christian Schuck in his also costly X-Alps adventure, he's set up a donation page on GoFundMe. You can find the link to that and some others in the show notes for the episode in the Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. And if you'd also like to support my work on Podz-Glidz and Lu-Glidz, you can do that as well. As a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into the podcast and blog so that I can continue to keep it this professional.

[00:54:08] You can find the support page on my homepage www.Lu-Glidz.blogspot.com; all the necessary information and links to support me financially are listed there.

[00:54:21] You can choose whatever amount you'd like to give as a supporter. If you're unsure, my non-binding suggestion is 60 euros a year, which is 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 world's most beautiful hobby. I want to thank all my supporters, see you soon, stay healthy, and enjoy your freedom. Ciao.

Français

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

Show notes

Christian Schugg participera pour la première fois aux Redbull X-Alps en 2025. Il est déjà monté sur le podium lors d'autres courses de Hike-and-Fly.

Lors des Redbull X-Alps cet été 2025, environ la moitié du peloton est composée de soi-disant Rookies. Ce sont des athlètes qui participent pour la première fois à cette course de Hike-and-Fly la plus difficile à travers l'arc alpin.

Comment vont-ils se débrouiller actuellement ? Y a-t-il peut-être quelqu'un capable de tenir tête aux favoris comme Chrigel Maurer, Maxime Pinot ou Simon Oberrauner ?

Un nom qu'il faut absolument avoir en tête est Christian Schugg. Depuis au moins sa deuxième place l'année dernière au pendant pyrénéen des X-Alps, les X-Pyr, et une troisième place à Bornestofly, l'Allgäuer de 27 ans est devenu une sorte de rookie de premier plan. D'autant plus qu'il a déjà montré qu'il n'est pas seulement fort en course, mais aussi capable de Magic Moves tout à fait chrigelesken.

Et il sait aussi faire du cross-country : en 2023, il a réussi le tour de force de voler deux fois un triangle FAI de plus de 300 kilomètres depuis le Nebelhorn en trois jours – avec une vitesse moyenne de plus de 30 km/h à chaque fois sur une route exigeante et exposée au vent de l'ombre, incluant deux traversées de la crête principale des Alpes et sans suivre les vallées typiques de compétition.

Comment pense, comment vole, comment planifie, comment s'entraîne un tel individu ? Dans cet épisode 159 de Podz-Glitz, Christian Schugg donne un aperçu de son monde d'aviation.

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 : A Distant Call | Artiste : Dan Lebo Lebowitz – Tone Seeker

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=IFBbcnjVMs8>

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 Christian Schugg :

- Crowdfunding pour Christians X-Alps : <https://www.gofundme.com/f/red-bull-x-alps-2025-ger4-christian-schugg>
- Page des athlètes chez Redbull Xalps : <https://www.redbullxalps.com/int-en/athlete/christian-schugg>
- Instagram : <https://www.instagram.com/christian.schugg/>
- Facebook : <https://www.facebook.com/christian.schugg>
- Track 323 km FAI-Dreieck vom Nebelhorn: <https://de.dhv-xc.de/flight/1731960>

Transcript

[00:00:05] **Christian Schugg:** Il faut se demander à quel point une montagne protège. Si tu as une montagne plate, elle est simplement submergée et tu ne trouveras rien à l'abri. Mais si tu es plus au fond, dans les hautes montagnes, avec quelque chose de vraiment raide et que tu plonges tout au fond, alors tu ne voles généralement que dans le lee, mais en montant, ça revient en fait là où le vent est protégé. Là où il y a moins de lee, ça remonte généralement à nouveau.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast RuGlides.

[00:00:52] **Christian Schugg:** Des histoires du monde du parapente.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Christian Schuck et moi, c'est Lucian Haas. Lors des Red Bull X-Alps de cet été 2025, environ la moitié du peloton est composée de soi-disant "Rookies". Ce sont des athlètes qui participent pour la première fois à cette course de Hike-and-Fly la plus difficile, à travers et le long de l'arc alpin. Comment vont-ils se débrouiller, eux ? Y a-t-il peut-être quelqu'un capable de tenir tête aux favoris comme Gregel Maurer, Maxime Pinot ou Simon Oberhauser ? Un nom qu'il faut absolument avoir à l'aile, c'est Christian Schuck. Depuis au moins sa deuxième place l'année dernière lors de l'équivalent pyrénéen des X-Alps, les X-Pure, et une troisième place aux Borns to Fly, l'Allgäuer de 27 ans est devenu une sorte de rookie de prestige.

[00:01:50] D'autant plus qu'il a déjà montré qu'il n'est pas seulement fort en course à pied, mais qu'il est aussi capable de "magic moves" de guerrier. Et il sait aussi faire du vol de distance. En 2023, il a réussi le tour de force de voler deux fois un triangle FAI de plus de 300 kilomètres depuis le Nebelhorn en l'espace de trois jours. Avec plus de 30 km/h en moyenne sur un itinéraire exigeant et chargé, incluant deux traversées de crêtes alpines principales et sans aucun des vallées typiques des parcours de compétition. Comment pense-t-il, comment vole-t-il, comment planifie-t-il, comment s'entraîne-t-il ? Dans cet épisode 159 de Podz-Glitz, Christian Schuck nous donne un aperçu de son univers de pilote.

[00:02:37] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. Comment faire, c'est expliqué très simplement sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page Fördern.

[00:02:50] Christian, on est vendredi saint, il est un peu plus de neuf heures. Tu as déjà fait ton entraînement ce matin ? Non.

[00:02:58] Tu t'entraînes parfois le matin d'habitude ? Je veux dire, aujourd'hui c'est un jour férié, mais d'habitude le matin avant le travail ou quelque chose comme ça ?

[00:03:04] **Christian Schugg:** Oui, assez souvent. Enfin, ça se fait bien. Je suis de toute façon quelqu'un de matinal, je suis un oiseau de nuit. Et du coup, on fait un petit truc. Et surtout, souvent, c'est comme ça, je pense que beaucoup connaissent ce sentiment : quand on a juste fait une petite séance de sport ou quelque chose comme ça, on commence la journée beaucoup plus détendu. Et peu importe ce qui arrive, on se sent d'une manière ou d'une autre préparé à tout ce qui vient et on réussit tout ce qu'on s'était fixé. Et quand on n'a encore rien fait le matin et qu'on reste coincé plus longtemps au travail,

[00:03:34] ... c'est aussi parfois difficile de réussir à s'en détacher pour refaire quelque chose. C'est pour ça que quand on a déjà fait quelque chose le matin, c'est toujours un bon début de journée.

[00:03:42] **Lucian Haas:** L'entraînement, pour toi, ça veut dire monter à la montagne et redescendre en courant ?

[00:03:47] **Christian Schugg:** Oui, c'est la chose que je préfère au monde. Mais pour moi-même, je pense qu'il est important de courir beaucoup sur le plat aussi. Et surtout maintenant, quand je fais quelque chose le matin, devant chez

moi, ce ne sont pas beaucoup de dénivelés, c'est juste 200 pour monter ou 400 pour descendre tout en bas. Et après, je vais juste, je dirais, souvent encore dix kilomètres de jogging ou quelque chose comme ça. C'est plus simple, ça prend moins de temps et c'est quand même toujours agréable, parce qu'on sait bien que c'est le plus beau près de chez soi.

[00:04:17] **Lucian Haas:** À quel point l'entraînement pour l'X-Alps détermine-t-il ta vie maintenant ?

[00:04:23] **Christian Schugg:** Oui, c'est déjà une grosse partie. Mais au final, je travaille toujours, donc pour l'instant, tout est normal. Je vais en faire un peu moins à partir du 1er mai.

[00:04:35] Ça prend déjà beaucoup de temps, même plus que ce que j'avais imaginé. Bien sûr, certaines choses sont cool et c'est vraiment génial d'être un peu dans la scène, de pouvoir y participer, d'avoir un peu d'influence, de pouvoir donner un peu d'input. Mais bon, mes loisirs tournent beaucoup autour de ça. Mais malgré tout, je travaille toujours à plein temps. Ça veut dire que ce n'est pas toute ma vie.

[00:05:00] **Lucian Haas:** À plein temps, ça veut dire que tu as... une semaine de cinq jours, 40 heures ou 38 heures par semaine, et que tu dois ensuite t'entraîner un peu à côté. Un

[00:05:08] **Christian Schugg:** un peu, entre guillemets. Oui, un peu. Genre, je ne sais pas, j'entraîne 10 à 15 heures.

[00:05:16] Simplement, oui, au final, ça me plaît aussi. Je pense que sinon, si tu ne prends pas de plaisir à t'entraîner, alors peut-être que X-Alps n'est pas le bon objectif.

[00:05:27] Et certains me connaissent peut-être plutôt comme un acharné du travail. Je suis toujours sur le pont, toujours en mouvement, toujours motivé à faire quelque chose. Je ne suis pas du genre à rester assis à regarder Netflix ou un truc du genre.

[00:05:41] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as un genre de plan d'entraînement fixe ou un coach personnel qui t'a préparé tout ça ? Est-ce que tu as fait un bilan de condition physique au préalable et tout ce genre de trucs que font les pros actuels de l'X-Alps ?

[00:05:55] **Christian Schugg:** Non, je l'ai fait un peu différemment. Je peux aussi voir avec Michael Lacher et compagnie, qui ont aussi déjà fait l'X-Alps. Et ils étaient aussi... Michael était sur l'X-Alps avec F7 et n'était pas très content. Et je me suis dit, d'accord, il y a quelqu'un dans mon village qui était coureur de profil avant. Et je l'ai simplement rencontré souvent pour obtenir ses conseils ou lui en donner. Parce qu'il s'entraîne aussi genre 10 à 15 heures par semaine et il est toujours l'un des plus rapides pour ce qu'il fait, et il s'y met même avec des enfants. Et avec ses conseils, j'essaie de mettre ça en œuvre au mieux par moi-même. Et justement parce que je travaille aussi maintenant, j'ai la possibilité de m'organiser comme ça me convient le mieux.

[00:06:43] Et quand tu as un plan d'entraînement fixe et que tu essaies de le suivre, c'est parfois difficile et pas toujours aussi efficace que ça pourrait l'être. Enfin, si tu as travaillé toute la journée, les intervalles le soir ne sont souvent plus efficaces à 100 %, ils ne te donnent plus tout. Tu

[00:07:02] **Lucian Haas:** Tu as dit que tu travaillerais moins à partir du 1er mai. Est-ce que tu seras totalement libre ou est-ce que tu vas juste réduire tes heures pour avoir un peu plus de temps pour l'entraînement ? Ou est-ce que tu veux plus de temps pour la préparation, pour tout ce qui est organisation autour ?

[00:07:18] **Christian Schugg:** Alors, je me libère complètement, simplement. Mais c'est des congés et des heures supplémentaires. Ce n'est pas que j'ai réduit mes heures contractuellement, mais juste des congés et des heures supplémentaires. Et oui, je pense qu'il y a tellement de choses. Alors bien sûr pour l'entraînement. Et aussi... un peu pour réduire le stress, pour pouvoir simplement prendre une journée quand il faut organiser quelque chose. Prendre un rendez-vous quand ça arrange, sans avoir à vérifier si ça ne tombe pas le soir, où il faudrait peut-être encore un peu ralentir à l'entraînement ce jour-là. Et le temps passe toujours vite avant que tout soit bien en ordre. Qu'est-ce qui...

[00:07:57] **Lucian Haas:** ce qui te pèse le plus pendant l'entraînement le

[00:07:58] **Christian Schugg:** le plus difficile ?

[00:08:01] Oui, je pense que c'est une question très difficile. Ça dépend toujours un peu... un peu de la saisie quotidienne. Ce qui me semble le plus difficile. Bien sûr, je n'ai plus ce problème actuellement. Mais quand je suis simplement à l'étranger pour mon travail, en montage. Si vous êtes à trois ou quatre et que les trois autres ne font pas de sport, mais que toi tu dois encore caser le sport dans ta journée. Ou bien.

[00:08:24] **Lucian Haas:** C'est donc plutôt la difficulté organisationnelle.

[00:08:28] **Christian Schugg:** Oui, et puis il y a aussi la motivation. Quand tu es ici, chez toi, et que tu sors, je trouve que c'est toujours plus facile pour moi. Mais quand tu dois aller courir, ou quand tu n'as rien d'autre à faire, ou alors... Je viens juste de commencer en Chine. Quand tu cours entre des gratte-ciel, la motivation pour le sport n'est pas si haute, ça ne me tombe pas toujours aussi facilement.

[00:08:53] **Lucian Haas:** Maintenant, beaucoup de gens se demandent peut-être : que fait ce jeune bavarois en Chine ? Explique-nous ça rapidement.

[00:08:58] **Christian Schugg:** Alors oui, mon boulot. Je travaille dans la construction de machines spéciales pour l'industrie automobile. Ça veut dire qu'on fabrique des installations pour toutes sortes de pièces de voiture. Et... on a une usine en Chine, c'est là que j'étais justement. On construit les installations pour tous les sites dans le monde. C'est pour ça que je suis parfois en déplacement. Il faut toujours s'y rendre.

[00:09:19] **Lucian Haas:** Est-ce que tu emmènes toujours ton parapente avec toi ? Ou est-ce que... avec ce genre de voyages, des voyages d'affaires, il ne reste plus de temps pour aller voler quelque part ?

[00:09:27] **Christian Schugg:** En janvier, j'ai fait les deux. Après ça, je suis parti en Colombie où j'ai moi-même fait du vol, parce que j'étais déjà au Mexique pour le travail. Et je me suis dit, d'accord, jusqu'en Amérique du Sud. Je passerai aussi voir ça. Mais sinon, l'aile reste généralement à la maison, parce que j'essaie surtout de revenir le plus vite possible.

[00:09:51] **Lucian Haas:** Les montagnes appellent. Maintenant, ce sont les X-Alps qui arrivent, donc ça commence mi-juin. Est-ce que tu respectes les X-Alps ?

[00:10:00] **Christian Schugg:** Oui, je pense qu'il faut avoir un peu de respect. Mais d'un autre côté, je dirais que l'impatience prend clairement le dessus. L'itinéraire est forcément exigeant.

[00:10:12] Mais pas pour autant que j'aie peur de quelque chose.

[00:10:17] **Lucian Haas:** Si tu as des inquiétudes, de quoi as-tu peur avant une course comme celle-ci ? Qu'est-ce qui t'inquiète le plus ? Ou à quel moment est-ce que tu as un petit pincement au cœur ? Ou peu importe comment tu le ressens, comment ça se passe pour toi ?

[00:10:32] **Christian Schugg:** Je pense que ce qui m'impressionne le plus, c'est simplement que... Jusqu'à présent, tu as toujours été bien géré. Mais dans les X-Alps, tu voles dans toutes les conditions.

[00:10:41] La limite est parfois proche. Là où ça ne passe tout simplement plus. Là où ça ne fait plus que reculer ou quelque chose comme ça. Les conditions, je sais assez bien les gérer sur une longue période. Mais il y a quand même un endroit où on dépasse la limite. C'est en fait ça qui m'impressionne le plus.

[00:11:01] **Lucian Haas:** Est-ce aussi la peur de sa propre ambition ?

[00:11:05] Peut-être un peu.

[00:11:08] Es es-tu une personne ambitieuse ? Oui. D'où ça vient ?

[00:11:13] **Christian Schugg:** Je ne sais pas, aucune idée.

[00:11:17] Ça a toujours été le cas. J'ai toujours eu ce truc. Quand on fait quelque chose, on veut vraiment le faire bien. Je pense que ça vient de mon état d'esprit. De ma façon d'aborder les choses. En gros, quand on fait quelque chose, on le fait correctement. C'est comme on dirait chez nous. Et oui, pas de bricolage.

[00:11:42] **Lucian Haas:** Ce genre de courses en hike-and-fly est assez rude pour le corps et l'esprit. Il faut parcourir des milliers de mètres de dénivelé. Et ensuite, comme tu l'as dit toi-même, il faut souvent voler dans des conditions difficiles, parfois limites. Qu'est-ce qui t'attire là-dedans ?

[00:12:00] **Christian Schugg:** Ce qui m'attire le plus dans les vacances de randonnée, je trouve toujours que tu es un peu forcé, parfois, de simplement sortir.

[00:12:11] Alors, quand on est à la maison, parfois c'est genre, "oh là là", tout le monde te retient. Parce que si on regarde, la météo va se gâter après. Ah, il pourrait y avoir trop de vent ou autre chose. Ou alors la météo ne serait pas idéale. Pour une course de Hiken-Fly, ça n'a aucune importance. Tu es dehors, tu fais simplement le mieux possible avec la journée. Et à la fin, il y a souvent tellement de beaux moments. Et au final, c'est tellement cool que tu puisses repartir avec autant de "moments en pot de confiture", c'est ça qui en fait vraiment la valeur.

[00:12:43] **Lucian Haas:** Ça veut dire que la valeur, c'est qu'on n'a aucune raison de se laisser freiner ?

[00:12:47] **Christian Schugg:** Ouais, tout à fait.

[00:12:50] Et oui, on est constamment surpris, encore et encore. En général, quand on vole sur de longues distances, on tourne le coin, on passe derrière une montagne et on se retrouve face à une situation complètement nouvelle. On découvre des montagnes, des paysages totalement différents, ou alors on se prend soudainement un gros vent de face alors qu'on avait un vent arrière tout le temps avant. C'est un peu ça le côté surprenant, et c'est aussi ce qui fait tout le charme. Qu'est-ce qu'il y a derrière la prochaine montagne ?

[00:13:26] **Lucian Haas:** Je me fais une image là, je ne sais pas si tu connais le livre, Ronja Räubertochter.

[00:13:32] Et Ronja Räubertochter se tient parfois là et crie simplement dans le vent : « Monsieur les Dangers », parce qu'elle veut simplement s'exposer à tout ce qui arrive. C'est l'image que je me fais de toi en ce moment. Est-ce que c'est parfois comme ça ? Maintenant que tu viens de dire que oui, j'ai un vent arrière et puis tu tournes au coin et là, tu te prends un vent de face et tu dois à nouveau t'exposer à quelque chose de nouveau. Mais c'est justement ça qui fait tout le sel de la chose.

[00:13:58] **Christian Schugg:** Oui. Oui et non. Je pense que ça veut aussi dire beaucoup de choses, on s'attend en quelque sorte à quelque chose derrière la prochaine montagne. En vol, on a toujours cette image : d'où viennent les treuils ? Est-ce que je suis dans le vent ? Est-ce que je suis dans la zone d'abri ? Je pense que c'est important de toujours l'avoir en tête ou de se demander : où est-ce que je me trouve en ce moment ? Qu'est-ce qui pourrait se trouver derrière la prochaine montagne ? Mais malgré tout, il arrive parfois que ce ne soit pas comme on l'avait imaginé derrière la prochaine montagne.

[00:14:31] Ce n'est pas tant le côté "adrénaline" avec les dangers, mais plutôt le fait de remettre constamment ses propres connaissances en balance pour voir si elles sont correctes.

[00:14:42] **Lucian Haas:** Et si ce n'est pas le cas, tu prends une claque ou tu te dis : « Hey, super, un défi de taille » ? Ça dépend toujours

[00:14:49] **Christian Schugg:** ça dépend de la situation.

[00:14:53] D'habitude, je suis plutôt celui qui se dit : OK, je vais gérer ça. Je vais me battre, je vais continuer. Mais parfois, la fuite est tout simplement la meilleure option.

[00:15:05] **Lucian Haas:** Lors de tes courses de Hike & Fly, tu as eu du succès dès le début. Je crois que lors de ton premier Border Race, en 2022, à Altaussee, tu as gagné tout de suite. Si je me souviens bien, tu as même parcouru, je crois, 158 kilomètres en 36 heures ou 33 heures, ou quelle était la durée.

[00:15:27] D'où ça vient ? Tu es un genre de prodige naturel, un prodige naturel en course et en vol ? Ou d'où ça vient ? Première compétition, première victoire direct ?

[00:15:39] **Christian Schugg:** Je pense que ceux qui me connaissent mieux diraient que on ne me voit que quand je sais que je suis assez bon.

[00:15:49] Alors oui, j'ai commencé à voler en 2018. Ça fait donc seulement quatre ans que je vole.

[00:15:55] Et je dirais que jusqu'en 2021, je suis resté complètement sous le radar. Bien sûr, quelques personnes me connaissaient déjà, mais en réalité pas beaucoup, parce qu'au début, je voyageais souvent seul. Et puis il y a eu le Border Race. Et oui, je pense que la course était de toute façon un peu spéciale, parce qu'il n'y avait que du mauvais temps. La course a même été raccourcie à 32 heures, donc une heure de moins. Et c'est là que j'étais probablement le plus motivé,

[00:16:29] parce que courir 158 kilomètres, ce n'est pas forcément relax. C'était déjà une distance massive.

[00:16:37] **Lucian Haas:** Moi, je ne pourrais pas le faire, je crois. Et probablement les rares qui ont vraiment participé auraient envie de courir 158 kilomètres, surtout par mauvais temps, et de faire le job.

[00:16:48] **Christian Schugg:** Oui, mais j'étais là le soir, au moment où il fallait décider quand faire demi-tour, parce que j'étais à la deuxième place.

[00:16:54] Et c'est comme ça pour le Border Race : OK, on continue de courir 100 mètres de plus que le deuxième ou que le précédent, et on ne fait demi-tour qu'après. Et ensuite, il faut revenir. Ça veut dire qu'on a déjà fait le tour au point le plus éloigné. Et là, bah, c'est là que l'ambition prend le relais, pour réussir à ramener ça jusqu'à la ligne d'arrivée.

[00:17:14] **Lucian Haas:** L'année dernière, tu as aussi fait parler de toi. Tu as fini deuxième aux X-Peer. Et ce qui était spécial, je crois, c'était le dernier jour, où tu as fait un vol particulier au-dessus des montagnes côtières, alors que les autres avaient déjà atterri dans la plaine. Tu as pris un chemin complètement différent dans les airs et tu as alors, ta concurrence,

[00:17:40] ...rattrapés, dépassés, survolés. Comment est-ce que tu as choisi cette autre route que personne d'autre n'avait jamais essayée avant ?

[00:17:53] **Christian Schugg:** Alors ce jour-là, je crois que j'ai décollé en troisième position et,

[00:18:01] Ouais, non, en tant que quatrième. Et on a volé comme ça. Et on en est arrivés au point où, on venait de l'arrière, du nord, on a basculé et on était à la base 3000 pour être au moment d'après à la base 1500, là où on est rentrés dans cette zone côtière où on est arrivés plus près de la mer. Et là, j'ai déjà vu qu'il y avait de beaux nuages sur la gauche aujourd'hui et que tous les autres volaient maintenant sur une ligne optimisée, disons, tout droit vers l'objectif. Et là, je me suis dit : OK, si je continue juste à suivre, la probabilité que je fasse mieux est très faible. Et si je fais autre chose et que je dois, je peux peut-être m'épargner les 25 kilomètres à pied à 35 degrés, parce que ça ne va pas être drôle non plus.

[00:18:52] Et j'ai juste essayé. J'ai annulé la première tentative et je suis revenu en arrière. À ce moment-là, même si j'étais resté sur une trajectoire rectiligne, j'aurais déjà perdu une place de toute façon. Mais là, lors de la deuxième tentative, c'était parfait en fait, parce que toute la traversée de la vallée, d'un sommet à l'autre, ça faisait je crois presque dix kilomètres. Jusqu'à 1500 de base, pas non plus exagérément beaucoup. Mais tout le temps, des nuages de poussière se formaient à nouveau devant moi. Et il y avait constamment quelques oiseaux qu'on a dû éviter. Et là, ça s'est passé parfaitement. Juste à la fin, j'étais en fait un peu trop lent, parce que j'ai volé de manière assez défensive. Parce que si tu dévies dans cette zone, tu es évidemment loin du parcours.

[00:19:38] Mais j'ai pu m'approcher jusqu'à trois kilomètres de l'arrivée. C'était déjà un peu le point fort de la course et ça a gagné du temps une fois de plus. Il faut toujours se faire ses propres réflexions et trouver son propre chemin. Ce n'est pas parce que les autres ont fait une chose que c'est forcément la meilleure pour soi.

[00:20:01] **Lucian Haas:** C'était un peu comme ton Magic Move ? Comme les Magic Moves que peut faire Kriegel ? Est-ce que Christian Schuck a fait son Magic Move ?

[00:20:11] **Christian Schugg:** Je pense que beaucoup l'ont vu comme ça. Pour moi, c'était cool que ce que j'avais en tête se concrétise aussi. Parce que je pense que ce qui me vient à l'esprit est parfois un peu... ça me joue des tours, j'ai parfois trop ma propre tête et je suis peu tactique. Comment décrirais-tu ton style de vol ?

[00:20:34] Très direct. Juste assez haut que nécessaire. Donc généralement plutôt bas.

[00:20:41] Je pense que ça décrit plutôt bien la situation.

[00:20:44] **Lucian Haas:** Très direct signifie aussi que tu n'as pas peur des Lee.

[00:20:48] **Christian Schugg:** Oui. Même quand on regarde les 300 ou quelque chose comme ça, les premiers versants, non, toujours direct. Direct dans le prochain abri, là où ça remonte déjà correctement le matin. Bien sûr, le matin, c'est pas encore si intense. Je ne sais pas d'où ça vient. Je pense que ça s'est fait avec le temps. Généralement, c'est comme ça, il faut se demander à quel point une montagne protège.

[00:21:24] Si tu as une montagne plate, elle est juste balayée et tu ne trouveras rien dans le lee. Mais si tu es plus au fond, dans les hautes montagnes, avec quelque chose de vraiment raide, et que tu plonges tout au fond, alors tu ne fais généralement que traverser le lee, mais en montant, ça redevient en fait là où le vent est protégé. Là où il y a moins de lee, c'est là que ça remonte généralement.

[00:21:48] **Lucian Haas:** Comment tu évalues ces zones de lee ? Est-ce que tu as tes propres règles ou limites, genre, d'accord, jusqu'à 15 km/h de vent, je vole encore dans le lee, mais au-delà, non ? Ou je sais, aujourd'hui la stratification est très instable, donc je ne m'inquiète pas pour le lee, mais avec une stratification stable, si. Est-ce qu'il y a des cas où tu évalues ça différemment ? Ou est-ce que tu te dis, la dernière fois j'y suis allé dans le lee, aujourd'hui j'y retourne aussi, peu importe ce qui arrive ?

[00:22:19] **Christian Schugg:** Alors, je pense que si tu peux monter à plus d'un mètre dans le Louvre, il vaut mieux rester dans le Louvre.

[00:22:26] Et si c'est vraiment faible au Louvre, alors je vais généralement à l'abri. Peu importe les autres conditions ? Oui, ça veut dire que je pense que ça joue beaucoup, quand on dit qu'au Louvre ça monte de plus d'un mètre, soit il y a déjà beaucoup de vent qui tape dessus, et

[00:22:48] Alors on se pose la question : quelle est l'orientation par rapport à la position du soleil ? Est-ce que c'est à 180 degrés du Louvre ? Ou à 90 degrés ? Quelle est la situation météo générale ? Est-ce qu'il y a des nuages ? Est-ce qu'on voit autre chose ? Où s'attend-on à de la montée ? Et puis, il y a aussi l'aspect du terrain. Si le terrain est plutôt boisé, de la forêt et plat, ou de la prairie et plat, alors le Lee n'en vaut généralement pas la peine.

[00:23:20] **Lucian Haas:** Donc, le plus pentu possible, le plus abrité possible, le plus orienté vers le soleil possible. Exactement. Par rapport aux trucs que tu viens de décrire, l'analyse du terrain, la position du soleil, ce que fait le vent, est-ce que tu réfléchis vraiment à tout ça très consciencieusement quand tu voles ? Ou est-ce que tu es du genre à voler à l'instinct et à te dire après : au fond, j'ai tout bien fait ? Je

[00:23:48] **Christian Schugg:** je pense que les deux un peu. Surtout au début, j'ai aussi...

[00:23:54] parfois, on l'inhale aussi assez fortement maintenant, tous les discours, les médias, tout ce qu'il y a, toutes les infos, par exemple aussi de ta part ou quoi que ce soit. Et quand on voyage beaucoup,

[00:24:06] je pense qu'on peut alors décider beaucoup à l'instinct, parce que tout ça s'est déjà un peu intégré inconsciemment

[00:24:13] tout est déjà en place et on peut simplement s'y référer. Mais justement, quand j'ai une longue glisse ou quelque chose du genre, on a le temps de réfléchir,

[00:24:24] ce qui m'attend dans la prochaine montagne ? Où est le meilleur endroit ? Parce que si je vise le sommet, j'ai toujours les deux options pour les deux côtés, pour tous les côtés de la montagne, et je peux déjà réfléchir à la suite. Donc, je pense que c'est un mélange de feeling, d'intuition et de réflexion purement mentale.

[00:24:47] **Lucian Haas:** Eh bien, il faut quand même pas mal de compétences de pilote pour faire du vol en pente. Est-ce que tu t'es entraîné d'une manière particulière ou est-ce que tu as des conseils sur la façon de s'entraîner pour devenir un bon pilote de vol en pente ? Ça

[00:25:03] **Christian Schugg:** la question est de savoir si cela devrait être l'objectif ultime. Non, mais

[00:25:09] On a fait aussi des cours SIV et maintenant, c'est comme si on s'entraînait beaucoup, ou du moins moi-même. Il y a des choses qui disent, d'accord, si tu compares ça au football, c'est toujours de l'entraînement, mais en parapente,

c'est souvent le cas que beaucoup ne vont que pour voler et faire une belle descente. Je pense que ça fait aussi partie du truc parfois. Mais quand même, si on se fixe un objectif sur beaucoup de vols et qu'on se dit, d'accord, je veux entraîner quelque chose de spécial aujourd'hui, je suis au point maintenant où je fais beaucoup de vols en stories et je pense qu'avec beaucoup d'heures, on arrive à interpréter très bien la réaction de l'aile et on sait déjà ce qui nous attend.

[00:25:56] Est-ce que ça t'a déjà vraiment mis(_é_) en PLS dans le vent ? Je dirais au début. Enfin, quand j'étais sur une aile C ou quelque chose comme ça,

[00:26:07] J'ai déjà pris un frontklapper ou quelque chose comme ça. Maintenant, je maîtrise mieux le truc. Avec quelles aile tu voles aujourd'hui ?

[00:26:16] Enzo. L'année dernière, j'ai volé avec un Zeolite. Avant ça, j'avais un Zehner. Maintenant, je vole ici avec un Vieh. Donc un Scala. En fait, juste des deux lignes.

[00:26:27] **Lucian Haas:** Est-ce que voler en deux lignes face au vent est plus ou moins risqué qu'avec un trois lignes C ? En termes de possibilités pour le pilote, de la façon dont tu gères le voile au-dessus des poignées B, et de la manière dont il se pilote à l'arrière en tant que deux lignes par rapport à un trois lignes classique.

[00:26:45] **Christian Schugg:** Je ne peux pas vraiment en dire beaucoup là-dessus, car ça fait une éternité que je n'ai pas volé avec un trois lignes qui possède une bonne commande PC. À l'époque, j'avais un Sigma 10 et ça n'existait pas. Et si je le compare à un deux lignes, c'est tout simplement un autre monde. Ce qu'on peut faire aujourd'hui avec les triangles arrière.

[00:27:06] **Lucian Haas:** Tu m'as demandé autrement, c'était quoi jusqu'ici le plus gros... ou le plus gros revers que tu as eu en vol ?

[00:27:15] **Christian Schugg:** Je ne sais pas, le plus grand, c'est, disons, on verra bien, mais j'étais par exemple en Colombie cette année quand le coéquipier s'est écrasé. J'étais juste à 200 mètres derrière. J'ai fait partie des premiers secouristes.

[00:27:29] **Lucian Haas:** C'était Franz Schild, c'est bien ça ?

[00:27:31] **Christian Schugg:** Oui, exactement.

[00:27:33] Et oui, c'est quelque chose qui fait réfléchir un peu. Surtout en ce qui concerne le risque, et ça va toujours si vite. Ou alors la semaine dernière avec l'accident de Jeppi, ou quelque chose comme ça. J'ai aussi parlé avec lui au Staufen Cup. Je le connaissais depuis plus longtemps et deux jours après, il est mort. Ça montre encore et encore à quel point ça peut être rapide. Et pour finir, quand on vole, la tête est un facteur décisif. Oui. Et ce genre de choses bloque un peu. Mais c'est aussi une bonne chose de réfléchir à ça et de devoir trouver à nouveau un moyen de gérer ça.

[00:28:14] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que ça te fait, un truc pareil ? Tu as dit que pour Franz Schild, tu étais premier secouriste. Quand tu dis que tu es passé derrière lui, est-ce que tu as atterri directement sur le lieu de l'accident, en quelque sorte ?

[00:28:24] **Christian Schugg:** Oui. Enfin, j'étais en train de faire du Zeolite. Je dirais que là, on atterrit beaucoup plus facilement. Et le terrain n'était pas si difficile en fait. Et exactement, on a atterri à 50 mètres à côté. On était quatre à la fin. On s'est occupés de lui et on a, disons, déclenché les secours. Mais on n'avait pas beaucoup plus de possibilités à ce moment-là.

[00:28:49] **Lucian Haas:** Et est-ce que ce genre de chose t'a aussi pas mal freiné pour les vols suivants ? Tu le remarques ?

[00:28:54] **Christian Schugg:** Je ne pense pas que ce soit directement pendant le vol, mais plutôt avant et après. En fait, j'ai décollé juste après, puis trois heures ou deux heures et demie plus tard, et j'ai refait le trajet retour, aussi bien que possible. Mais là, le Pacifique était déjà là. Ça veut dire que je n'étais pas tout à fait revenu, mais j'étais dans les airs. Et je trouve aussi que c'est un peu le truc cool avec moi : je peux vraiment me concentrer uniquement sur le vol, me déconnecter.

[00:29:23] et que je n'ai rien d'autre en tête.

[00:29:27] Bien qu'il y ait des situations où on tourne contre une paroi rocheuse ou quelque chose comme ça. Et ça ne correspond pas tout à fait aux scénarios d'accident en ce moment, mais c'est un peu différent. Mais quand même, quand le groupe part, c'est comme ça.

[00:29:41] Avant, je les enchaînais simplement sur les cercles, je les faisais juste tourner. Maintenant, c'est plutôt que je fais aussi plus d'achtes et que je ne fais plus les cercles de manière aussi brutale.

[00:29:54] Just to have a bit more distance from the slope.

[00:29:59] **Lucian Haas:** Tu attribues aussi ce comportement défensif aux accidents que tu as observés ?

[00:30:04] **Christian Schugg:** Oui, absolument.

[00:30:10] **Lucian Haas:** Parlons encore de quelque chose de sympa. Regardons un peu les X-Alps. Cette année, l'itinéraire est particulièrement long et il y a ce X intéressant au milieu, le point de croisement à St. Moritz. Qu'est-ce que tu en penses ?

[00:30:27] **Christian Schugg:** C'est cool qu'il y ait toujours quelque chose de nouveau. Les dernières X-Alps, c'était déjà du très beau vol de course, je dirais même presque.

[00:30:40] Le quatre représente toujours la majeure partie, en fait, et il n'y a pas beaucoup de zigzags ou de croisements, c'est un peu un peu à l'écart de l'action, à l'écart de l'action. Quelques passages sont un peu comme des via ferrata, les freins sont sortis. Donc, si on est au bon moment, on peut gagner beaucoup. Si on est au mauvais moment, on peut beaucoup perdre, et il y a toujours une partie en Turnpoint. Donc, et même à St. Moritz, il y en a même deux. Ça veut dire que tu dois courir de l'un à l'autre.

[00:31:14] Déjà, je dirais que toute la route a encore un peu plus ce côté aventure en elle, et pas seulement ce vol à fond, tu vois.

[00:31:28] **Lucian Haas:** Est-ce que ça te convient ou est-ce que tu préférerais voler à fond ? Je veux dire, tu as fait ce triangle de 300 kilomètres depuis le Nebelhorn. On voit que tu peux voler très loin et très vite. De ce point de vue, une route avec énormément de vol te conviendrait peut-être tout à fait. Tu es aussi solide en course à pied. Peut-être que c'est l'inverse, que c'est une route qui pourrait même particulièrement te correspondre. C'est quoi le plan actuel ?

[00:31:53] **Christian Schugg:** Je dirais qu'elle est un peu plus intéressante en termes de vol, parce que pour certaines traversées, tout dépend de la météo : si la journée est bonne, beaucoup de traversées sont simples. Si la journée est mauvaise, alors il faut simplement un peu...

[00:32:08] ... on s'en sort, et c'est aussi un peu ça qui est cool, parce qu'on voit alors jusqu'où on arrive à aller en fait. Mais dans une journée comme ça, quand on tourne juste sans arrêt au coin suivant et qu'on doit à nouveau virer. Bien sûr, ça finit par peser un peu sur le vol, mais qui ne le fait pas ?

[00:32:24] Enfin, parce que c'est tout simplement beaucoup, beaucoup plus relax. Mais je ne pense pas que ça change grand-chose, que ce soit du vol sur circuit ou autre. Le fait que ça tombe de travers, ça ne compte pas tant pour moi. C'est peut-être plutôt le caractère paysager et le relief qui sont encore un peu plus importants, parce que même par une bonne journée, je dois faire attention à ne pas finir dans des zones de travaux, alors que sur un circuit et par une bonne journée, on enchaîne déjà d'une thermique à l'autre.

[00:32:55] Là, l'exigence tactique, voire aéronautique, est peut-être même encore un peu plus élevée.

[00:32:59] **Lucian Haas:** Est-ce que tu es un bon tacticien ?

[00:33:03] **Christian Schugg:** Alors, quand il s'agit de vol de distance, je pense que je sais assez bien à quel point je dois monter pour retrouver le groupe à la prochaine traversée. Mais je l'ai déjà mentionné, en vol de groupe, c'est un peu différent, une autre tactique, et là je ne suis pas très doué. Mais avec l'expérience, ça vient, donc il me manque juste encore l'expérience du vol de groupe.

[00:33:29] **Lucian Haas:** Mais X-Alps, ce n'est pas du kumpfliegen où on se balade dans une grande voile, en suivant le pulk et en restant ensemble le plus longtemps possible pour essayer de décrocher un petit avantage à la fin. En X-Alps, certes, on vole parfois ensemble par moments, mais c'est quand même la compétence de vol personnelle, le choix des routes et tout ça qui sont absolument décisifs.

[00:33:54] **Christian Schugg:** Par rapport aux autres courses de highflyers que je connais, le fait de voler ensemble est un peu différent. C'est un peu plus comme voler avec des amis.

[00:34:10] Alors, quand tout se passe bien, on est dans une sorte de communauté où on se connaît, on se respecte les uns les autres et, à la fin, quand on est ensemble, je suis quelqu'un qui aime beaucoup courir avec les autres et simplement discuter avec eux. Oui, c'est tout simplement plus sympa quand on peut un peu partager. Où

[00:34:34] **Lucian Haas:** Quelles sont pour toi les plus grands défis de cet itinéraire ?

[00:34:40] **Christian Schugg:** Je pense que oui, ce qui représente déjà un gros défi, ce sont tous les espaces aériens. Je pense que quiconque regarde la route ne les voit pas. Mais nous avons aussi un cas particulier. Et quand on s'y penche un peu et qu'on regarde, d'accord, où sont les réserves naturelles, où est-il interdit de décoller, où est-il interdit d'atterrir, et qu'on ajoute ensuite les espaces aériens classiques, on se retrouve avec un tapis volant assez rouge. Donc aussi St. Moritz avec les zones de silence et tout ça.

[00:35:12] Ce n'est pas comme si on pouvait juste se dire : « OK, je suis l'itinéraire optimisé », il faut parfois accepter de faire quelques détours à certains endroits.

[00:35:23] Et les infractions dans l'espace aérien, eh bien, je pense que c'est une bonne chose qu'elles soient sévèrement sanctionnées. Et moi-même, je dois aussi être un certain modèle avec toutes les réserves naturelles, parce que c'est très surveillé. C'est donc une bonne chose qu'elles existent, mais ça ne facilite pas les choses.

[00:35:44] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu gères la planification, enfin la planification d'itinéraires avec ton équipe ? Est-ce que tu le fais toi-même ou est-ce que tu as quelqu'un dans l'équipe qui essaie spécifiquement de planifier des routes pour toi et de te les transmettre sur ton instrument ou de te donner des indications sur la meilleure façon de faire ?

[00:36:05] **Christian Schugg:** Alors, je pense que c'est un peu des deux. Je crois qu'il est important que le pilote soit capable de s'orienter théoriquement tout seul. Mais au final, c'est une aide d'avoir des retours de l'extérieur, quand on te dit, d'accord, ici le col, là il y en a peut-être un juste devant toi, si haut ou si bas, ça avait l'air bien, ça avait l'air mauvais ; on a alors, avec peu d'effort en vol, des infos pour nourrir davantage l'image qu'on a, afin de trouver la meilleure route. Et ma position, c'est que l'important, c'est que l'on s'y connaisse bien.

[00:36:51] et que l'on puisse s'orienter un peu, savoir où on est et dans quelle direction on doit voler, sans avoir à regarder constamment son téléphone.

[00:37:01] Parce qu'au final, ça finit par enlever beaucoup de concentration au pilotage. On ne peut plus observer les nuages aussi bien, on ne voit plus les oiseaux aussi bien et on ne vole plus aussi vite. Donc là, par exemple, avec mon triangle 300, c'est la première fois que je l'ai volé de cette manière ce jour-là.

[00:37:22] Mais malgré tout, je connaissais bien toute la zone et je savais où je devais placer mes points de virage, donc je peux normalement voler sans regarder mon téléphone. Et beaucoup rigolent quand je dis : « OK, en fait je n'ai pas besoin de batterie externe parce que mon téléphone est éteint la majeure partie du temps. » Ça veut dire que la batterie tient toute la journée.

[00:37:46] **Lucian Haas:** Comment tu te repères alors ? Tu te prépares énormément avec Google Earth ou autre chose, tu regardes tout ça et tu te fais une sorte d'image mentale pour pouvoir identifier les lieux, ou comment tu fais ?

[00:38:00] **Christian Schugg:** Je pense que si on est déjà allé quelque part ou même n'importe où, et qu'on a les tracés des vallées en tête grâce à Google Earth ou autre, alors quand on arrive à s'orienter, ça fait partie de la pensée spatiale. Mais si on sait, d'accord, la vallée continue, là c'est telle vallée, je dois sortir par là et dans cette direction. Donc simplement en se basant sur d'autres montagnes, sur des choses connues.

[00:38:29] s'orienter et ensuite faire correspondre avec une carte mentale pour voir, d'accord, dans quelle vallée je suis maintenant ? D'accord, ça doit venir de la montagne XY et je dois aller là-bas. Est-ce qu'il t'est déjà arrivé de te perdre en vol ?

[00:38:45] Qu'est-ce que tu as confondu ?

[00:38:47] **Lucian Haas:** Oui, que tu avais une route en tête et que tu te disais : « Je dois aller là-bas devant, parce que ça ressemble à... » pour finalement réaliser plus tard que, bah, la montagne avait peut-être un aspect un peu différent sur Google Earth et que je l'ai confondue avec la montagne voisine de l'autre vallée, et que je me suis donc engagé dans la mauvaise vallée.

[00:39:05] **Christian Schugg:** Alors, je pense que si je ne suis pas sûr, je prends le téléphone. Donc, ça ne veut pas dire que je me suis perdu un jour. Ce n'est pas que je n'avais pas mon téléphone avec moi ou que je ne m'y connaissais pas, mais je trouve que le vol est plus riche quand on n'est pas dépendant des appareils numériques, quand on a peut-être juste une radio qui bip et qu'on peut simplement profiter du reste parfois.

[00:39:32] **Lucian Haas:** Pour les X-Alps, pour la préparation de l'itinéraire, tu ne restes pas quand même pas en train de voler, mais le soir ou autre devant l'ordi, tu regardes pas mal de Google Earth ou quoi que ce soit, et tu parcoures cette route étape par étape, tu la voles mentalement en quelque sorte, tu essaies de la mémoriser ou quoi que ce soit, ouais.

[00:39:54] **Christian Schugg:** Exactement, donc juste de temps en temps, même si ça se présente, parcourir Google Earth ou simplement le matériel XContest, voir où sont les sections classiques, où on vole beaucoup, dans quels coins il y a du vent, et avoir en tête où le vent de face est constant. C'est un point sur lequel je fais attention et que j'aime bien faire.

[00:40:21] **Lucian Haas:** Vous faites ça aussi en équipe ? Enfin, avec les gens avec qui vous formez une équipe, ou est-ce que c'est un truc où vous vous dites que vous, en tant que pilote, vous devez simplement l'avoir en tête en vol ?

[00:40:34] **Christian Schugg:** Un peu, enfin je donne juste quelques retours sur ce que je me dis, genre d'accord, ça c'est quelque chose, ça c'est important.

[00:40:43] Qui est dans ton équipe, au juste ? Enfin, mon frère est de nouveau là, il était aussi avec X-Bill. Il ne vole pas lui-même, mais...

[00:40:53] Grâce à ça, c'est clair, je n'ai pas eu besoin de course où il n'était pas là, donc en tout cas une petite course où il était en support, il était un peu là. Ça veut dire qu'il sait maintenant de quoi il s'agit, comment trouver des places de départ et il sait bien organiser, il a le reste de l'équipe sous contrôle, je dirais, ou du moins il sait ce qui compte et je pense qu'il sait bien établir les priorités. Ma sœur est là aussi, donc genre, une pompe de la famille. Elle vole maintenant super bien et elle est aussi très en forme. Ensuite il y a Pirmin qui est toujours là, c'est déjà un bon ami pour nous trois, et ensuite on fait encore un changement de poste, ce n'est pas tout à fait fixé sur qui reste combien de temps, mais je pense que c'est une bonne combinaison parce que le plus important, c'est que l'équipe

[00:41:39] se bien entende, que l'équipe s'amuse et que personne ne dise après deux semaines que c'était nul et qu'il n'en a plus envie.

[00:41:48] **Lucian Haas:** Si ton frère ne vole pas, qu'est-ce qui le fascine autant là-dedans, le fait de toujours te soutenir et de toujours venir avec toi ?

[00:41:58] **Christian Schugg:** Oui, je pense que la partie avion est plutôt pour les petits randonneurs, c'est généralement le pilote qui le fait seul, mais pour le VTT ou un truc du genre, par exemple, on est souvent ensemble le matin pour monter, il a pris son vélo ou il est redescendu en vélo et tout ça. Et je pense que c'est déjà un point, ces moments en montagne où on découvre simplement de nouvelles choses et de nouveaux chemins en montant ensemble.

[00:42:27] c'est toujours super quand on peut partager ça en tant que frère et sœur, et ce que je trouve aussi trop cool, j'ai encore en tête Born to Fly l'année dernière, j'étais au NDR Dritter et j'étais à l'arrivée alors qu'elle n'était pas encore là, et quand elles sont arrivées sur le parking et qu'on a entendu directement qu'elles arrivaient parce qu'elles étaient tellement contentes et qu'elles faisaient la fête parce que j'étais arrivé troisième, et oui, c'est juste... je pense que pour lui, il y a

aussi ces moments où on découvre quelque chose de nouveau dans les montagnes, où on peut vivre des trucs cools et

[00:43:12] exactement

[00:43:14] **Lucian Haas:** Ta sœur fait aussi des courses de Hike & Fly maintenant ? Ah, ça veut dire que bientôt, en tant que dynastie Schuk, vous allez dominer les Alpes orientales ?

[00:43:25] **Christian Schugg:** On verra on verra, qui sait. Pour le Wanderbird ou un truc du genre, on y va plutôt souvent parce que tout le monde peut participer, tu y vas, c'est peu d'effort et malgré ça, c'est un super week-end.

[00:43:42] Avec les filles, elle se donne vraiment à fond et la plupart du temps, elles peuvent le dire, je pense qu'elles sont encore plus ambitieuses que moi.

[00:43:52] **Lucian Haas:** L'ambition est une question de famille ?

[00:43:55] Oui

[00:43:58] Quel équipement vas-tu utiliser pour les...

[00:44:00] **Christian Schugg:** X-Alps ? Oui, je vole avec le Centaur de Flyers, le Cyan est une version X-Alps, c'est la nouvelle marque française, donc un sellette style Submarine, et ensuite pour la voile, une Scale 20 Light.

[00:44:19] **Lucian Haas:** Pourquoi un sellette style Submarine, une grosse cigare, un gros truc ? Enfin, peut-être pas au niveau du volume du sac, mais en l'air, c'est un truc assez imposant et probablement aussi un peu plus complexe à mettre parce qu'on doit le passer comme une veste par-dessus, et tout ça, est-ce que ça colle vraiment au Hike and Fly ?

[00:44:40] **Christian Schugg:** Ce que je trouve, niveau ressenti, c'est que c'est juste brutalement bien et que c'est déjà une aide pour la tête. Une aide pour la tête ? Explique-moi ça.

[00:44:51] **Lucian Haas:** Bref, oui.

[00:44:53] **Christian Schugg:** si, quand on a simplement le meilleur, c'est-à-dire qu'on a le sentiment d'avoir un avantage en termes de performance par rapport aux autres, alors c'est plutôt une pensée positive. En revanche, si on a un sellette tout simple et qu'on sait qu'on a un désavantage technique à ce moment-là, il faut être encore plus fort mentalement pour ne pas se laisser envahir par cette pensée négative ; on a un point de départ en moins où l'on peut simplement perdre la tête.

[00:45:27] puis deuxièmement, je pense que le poids supplémentaire du sellette est compensé par le fait qu'on a moins de vêtements à emporter parce qu'il fait simplement plus chaud à l'intérieur, non ? Parce que c'est super chaud, donc je trouve même que les sellettes légères sont tendancelement peut-être même encore

[00:45:49] plus chauds, c'est comme un sous-marin : quand le soleil traverse le tissu fin, on a l'impression d'avoir une plaque chauffante sous les pieds. On sent vraiment comment le réglage du soleil, enfin le rayonnement thermique, arrive sur les pieds. Et maintenant, avec le Sian avec lequel je vole, je trouve que c'est plus difficile à enfiler par rapport à toutes les limites, parce que je peux ouvrir complètement le sellette et je peux quand même l'enfiler assez vite. Ça veut dire que je n'ai pas besoin de me glisser à travers un endroit, je peux l'ouvrir complètement et c'est déjà très intuitif au niveau de la manipulation, donc comment

[00:46:36] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est un problème de visibilité pour toi en tant que pilote ? Je veux dire, si tu as une sorte de grosse cuvette gonflée à droite et à gauche, tu vois moins bien vers le bas, donc ton angle de vue vers le bas est un peu moins bon, et ce genre de chose, est-ce que tu vois des inconvénients pour, par exemple, les atterrissages de précision ou autre chose ? Est-ce que c'est peut-être lié à un risque légèrement accru lors de...

[00:47:00] **Christian Schugg:** Pour les atterrissages en haut de pente, je ne pense pas, mais on voit clairement moins bien vers le bas, c'est comme ça. Et moi-même, il m'arrive parfois que quand je veux suivre un gradient en volant, je doive regarder précisément sur le côté vers le bas pour voir où je me trouve par rapport au gradient, si c'est vraiment la zone d'ascendance optimale ou si je ne devrais pas plutôt voler dix mètres à gauche ou dix mètres à droite.

[00:47:27] Et beaucoup de gens le disent aussi, par exemple au démarrage, mais on peut se mettre en position de "purzel", ça fonctionne très bien. Et moi-même, je ne vole pas non plus avec un casque intégral parce que je trouve que ça joue énormément. Si je vole en submarine avec un casque intégral, j'ai l'impression d'être dans une capsule, c'est vraiment orienté vers l'avant et pas vers la gauche ou la droite. Et là, je trouve que le casque fait déjà une grosse différence : tu te dis, d'accord, tu as un casque tout à fait normal. Ils ont maintenant aussi intégré la norme pour les casques de ski, un casque de ski normal ou un casque classique, là tu peux déjà bien mieux regarder à gauche et à droite que si tu as un casque intégral, mais

[00:48:15] **Lucian Haas:** Je ne pense pas avoir encore vu d'athlète de X-Alps avec un casque intégral. Je pense qu'ils ont tous toujours des sortes de petits coques assez petites sur le dessus, qui rentrent juste dans la norme, le plus léger et le plus petit possible.

[00:48:30] **Christian Schugg:** Mais là, c'était juste le sujet général des Submarine. Je trouve qu'il faut toujours regarder l'ensemble de la combinaison, pas seulement le sac à dos en soi, mais plutôt ce que le pilote a d'autre avec lui. Et là, le casque est aussi un facteur qui, je trouve, limite un peu.

[00:48:48] **Lucian Haas:** Et pourquoi la Scala et pas la Zeolite, si tu l'as déjà pilotée auparavant ?

[00:48:53] **Christian Schugg:** Oui, c'est juste le package global, je suis vraiment content avec et

[00:49:03] **Lucian Haas:** Sponsorisé par

[00:49:03] **Christian Schugg:** Oui, je pense que ça va donner des trucs vraiment cools. Par exemple, je prévois de construire une aile de D&D qui est vraiment un peu plus axée sur la viande, j'ai toujours été fan de ça et ça me plaisait vraiment, donc au niveau de la manipulation, c'est très direct.

[00:49:24] Le Zeolite a aussi ses points faibles et je me suis dit : OK, non, ça me convient, ça fait un ensemble cohérent et j'en suis content maintenant. Il y a...

[00:49:36] **Lucian Haas:** trois autres athlètes allemands ou une athlète parmi eux qui participent aux X-Alps, est-ce que tu es en contact avec eux ? Est-ce que tu échanges avec eux, est-ce que tu t'entraînes peut-être même avec eux parfois, ou est-ce que c'est de la concurrence ?

[00:49:50] **Christian Schugg:** Non, je pense qu'on est plutôt sur des rapports amicaux et c'est vraiment cool. On s'est tous retrouvés chez Celine à l'automne, ou alors maintenant au Staufen KV, où Markus et Philipp étaient aussi là. Et déjà deux semaines avant, Markus avait fait une réunion avec ses supporters, ou enfin exactement, ils étaient à Sonthofen, donc juste à côté de chez moi. Et puis dimanche, on est partis pour voler, on est allés sur le parking, on a juste ouvert la porte et là, Markus passe devant moi et je me dis : « Hé, pourquoi est-il ici avec nous ? » Et puis, sans même qu'on se soit salués, on est tous partis voler ensemble. C'est déjà cool, enfin je pense que Markus a simplement beaucoup d'expérience, il gère ça de manière très professionnelle.

[00:50:39] et on peut alors en tirer quelques infos, des pistes, et les

[00:50:44] **Lucian Haas:** il donne aussi des précisions.

[00:50:46] **Christian Schugg:** Oui, enfin, jusqu'à présent, je pense avoir reçu une réponse honnête et raisonnable à chaque question.

[00:50:53] **Lucian Haas:** C'est à mon avis l'un des beaux aspects de la scène du parapente : d'après ce que je vois, la concurrence n'est jamais si grande qu'on ne puisse obtenir des réponses honnêtes en demandant simplement poliment. Ce n'est pas comme si les gens se retenaient beaucoup ou quelque chose comme ça, du moins d'après mon expérience.

[00:51:12] **Christian Schugg:** Il faut aussi se regarder honnêtement en face : c'est quoi le but ? Qu'est-ce qu'on y gagne ? En fait, il s'agit juste de s'amuser soi-même et de collectionner des moments de pur plaisir. Il n'y a aucune raison de se fermer aux autres, parce que pourquoi est-ce qu'on devrait leur enlever ça ou ne pas les soutenir ?

[00:51:35] **Lucian Haas:** Où te vois-tu à la fin de la X-Alps ?

[00:51:39] **Christian Schugg:** Heureux à l'arrivée et repartir direct après, donc pas s'enfoncer dans un trou mental ou avoir d'autres problèmes, mais simplement continuer, la vie continue et disons que X-Alps 27 aura bien lieu aussi.

[00:51:58] **Lucian Haas:** est-ce que tu es retombé dans ton trou après les X-Peer ?

[00:52:01] **Christian Schugg:** non

[00:52:03] Alors, par exemple, quand on était à l'arrivée, on allait aussi faire du vélo tous les jours. C'était aussi un peu pour boucler la boucle. Mon niveau d'énergie est normalement toujours haut, ou plutôt, je suis toujours prêt à faire des trucs. Donc, les deux jours où on était à l'arrivée jusqu'à la remise des prix, ou est-ce que c'était même plus long, je ne sais plus, on a juste continué à faire des vacances actives tous les jours comme ça.

[00:52:32] **Lucian Haas:** Faire des vacances actives, comme des courses de Hike & Fly, c'est peut-être aussi des vacances actives pour toi, si ça peut être ainsi. Les X-Alps sont une bonne occasion de collectionner plein de moments "pot de confiture" et d'arriver au but à la fin. Christian, j'espère que ça se passera de la même manière avec tous les succès que tu as déjà obtenus avant ; je te classerais un peu comme un "noble rookie" qui a peut-être de très bonnes chances d'arriver vraiment au but. J'espère que la météo jouera en votre faveur pour que vous n'ayez pas juste à marcher énormément et que la distance ne devienne pas trop longue, mais je pense que comme ces dernières années, on a beaucoup volé, on volera probablement beaucoup cette année aussi, peu importe ce que la météo donnera au final.

[00:53:19] **Christian Schugg:** Je suis curieux, en tout cas. Merci beaucoup Lucien pour l'invitation, et je souhaite à tous ceux qui ont écouté le podcast jusqu'au bout de belles conditions et un bon atterrissage.

[00:53:34] **Lucian Haas:** Si tu souhaites soutenir Christian Schuck dans son aventure X-Alps, également coûteuse, il a mis en place une page de collecte sur GoFundMe. Tu trouveras le lien ainsi que d'autres informations dans les notes de l'épisode sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. Et si tu souhaites aussi soutenir mon travail sur Podz-Glidz et Lu-Glidz, tu peux le faire de la même manière : en tant que journaliste indépendant, j'investis beaucoup de temps, de travail et aussi des frais dans le podcast et le blog pour que je puisse continuer à le faire de manière aussi professionnelle.

[00:54:08] Pour publier ton soutien sur ma page d'accueil www.Lu-Glidz.blogspot.com, tu trouveras la page de soutien où figurent toutes les infos et liens nécessaires pour me donner un coup de main financièrement.

[00:54:21] Le montant que vous souhaitez donner en tant que contributeur est totalement libre. Si vous hésitez, ma suggestion sans engagement est de 60 euros par an, ce qui 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 hobby du monde. Je remercie tous les contributeurs, à bientôt, restez en bonne santé et profitez de votre liberté. Ciao.