

Bike hike fly repeat

Podz-Glidz 168 — Ralf Boehm

Published	2025-08-29
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-168-bike-hike-fly
Duration	00:56:12
Speakers	Lucian Haas, Ralf Boehm
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0168-bike-hike-fly-repeat-ralf-boehm.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	11 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	16
Show notes	16
Transcript	17
Français	29
Show notes	29
Transcript	30

Deutsch

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

Show notes

Ralf Böhm verzichtet für die Anfahrt in seine regionalen Fluggelände aufs Auto. Das gibt ihm mehr Freiheit fürs Streckenfliegen

Es gibt Fliegerpersönlichkeiten, denen tanzt die Flugbegeisterung direkt aus dem Herzen auf die Zunge. Und das selbst noch nach 30 Jahren. Ralf Böhm aus Mühlheim-Kärlich bei Koblenz ist so ein Fall. Ich kenne ihn von meinem Nachbarverein, den Fliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn. Dort koordiniert er nicht nur mit viel Einsatz die Geländepflege, sondern ist vor allem vielen ein Flug-Motivator und Vorbild.

Das gilt auch für seine spezielle Herangehensweise an die Fliegerei. Ralf verzichtet in den letzten Jahren wenn möglich darauf, mit dem Auto in die Fluggelände zu fahren. Stattdessen steigt er aufs Fahrrad, nimmt Bahn und Bus und liebt natürlich auch das Hike and Fly.

Was zeitaufwendig und beschwerlich klingt, gehört für ihn zum Gesamterlebnis der Fliegerei dazu. Zumal er ohne Auto am Startplatz viel befreiter auf Strecke gehen kann. Am Ende, nach einer Landung im Nirgendwo, sind es häufig die freundlichen Begegnungen mit wildfremden Menschen, die ihm selbst noch Tage später das größte Lächeln ins Gesicht treiben.

In dieser Episode 168 von Podz-Glitz erzählt der 58-jährige von all dem. Unter anderem geht es auch darum, wie es ihm gelingt, Flugsucht und Familiensinn, Leistungsdrang und Risikominderung unter einen Hut zu bringen.

Übrigens: In der Episode 128 hatte ich schon einmal einen Ralf Böhm zu Gast. Es ist der gleiche Name, aber eine ganz andere Person und Geschichte.

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: With You | Künstler: Everet Almond

Youtube Audio Library

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

Lu-Glitz Links:

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

LINKS zu Ralf Böhm:

- Facebook: <https://www.facebook.com/gs.fliegerralf>

Transcript

[00:00:02] **Ralf Boehm:** Und ich bin gelandet und dann kamen die Kinder auf mich zu, gestürmt. Und ein Felix kam auf mich zu, guckt mich mit großen Augen an und sagt, bist du mein Geburtstagsgeschenk? Das war so ein schöner Satz, der ist bis heute hängen geblieben. Fünf Minuten später saß ich mit den Kindern, einigen Eltern ums Lagerfeuer rum, mit einer Wurst in der Hand und einem Kinder -Exotic -Punsch und habe denen erzählen müssen, was ich für ein Flieger bin und was ich da mache und wie das geht.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Ralf Böhm. Und ich bin Lucian Haas. Es gibt Flieger -Persönlichkeiten, denen tanzt die Flugbegeisterung direkt aus dem Herzen auf die Zunge. Und das selbst noch nach 30 Jahren. Ralf Böhm aus Mülheim -Kerlich bei Koblenz ist so einfach. Ich kenne ihn von meinem Nachbarverein, den Fliegerfreunden Rhein -Moselan. Dort koordiniert er nicht nur mit viel Einsatz die Geländepflege, sondern ist vor allem vielen ein Flugmotivator und Vorbild. Das gilt auch für seine spezielle Herangehensweise an die Fliegerei. Ralf verzichtet in den letzten Jahren, wenn möglich, darauf, mit dem Auto in die Fluggelände zu fahren.

[00:01:30] Stattdessen steigt er aufs Fahrrad, nimmt Bahn und Bus und liebt natürlich auch das Hike -and -Fly. Was zeitaufwendig und beschwerlich klingt. gehört für ihn zum Gesamterlebnis der Fliegerei dazu. Zumal er ohne Auto am Startplatz viel befahrener auf Strecke gehen kann. Am Ende, nach einer Landung im Nirgendwo, sind es häufig die freundlichen Begegnungen mit wildfremden Menschen, die ihm selbst noch Tage später das größte Lächeln ins Gesicht treiben. In dieser Episode 168 von Podz-Glidz erzählt der 58 -Jährige von all dem. Unter anderem geht es auch darum, wie es ihm gelingt, Flugsucht und Familiensinn Leistungsdrang und Risikominderung unter einen Hut zu bringen. Übrigens, in der Episode 128 hatte ich schon einmal einen Ralf Böhm zu Gast.

[00:02:18] Es ist der gleiche Name, aber eine ganz andere Person und Geschichte. Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glidz. Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz auf der Seite Förder.

[00:02:34] Ralf, ich habe vorhin noch auf Facebook geguckt. Mhm. Und da postest du immer sehr gerne über deine Flüge und wie du dort hinkommst und was du dort so alles erlebst und sowas. Und da hast du einen sehr schönen Post geschrieben. Das war einer deiner letzten Flüge und den will ich einfach mal vorlesen.

[00:02:52] **Ralf Boehm:** Ja, bin

[00:02:54] **Lucian Haas:** ich gespannt.

[00:02:56] Endlich fährt die Bahn wieder durch das Lahntal. Bis 14.15 Uhr gearbeitet, um 14.30 Uhr zu Hause, packen, um 14.50 Uhr aufs Rad, um 14.58 Uhr am Bahnhof und um 15.00 Uhr kommt, fast pünktlich, der Zug. 15.45 Uhr in Nassau, gemütlich in einer Dreiviertelstunde hoch zum Startplatz, wissend, dass es sowieso noch zu früh ist. Start gegen 17.15 Uhr, Landung um 20.30 Uhr, packen, zurück zum Bahnhof. Zug kommt um 21.15 Uhr, 22 Uhr am Bahnhof Mülheim -Kärlich, drei Kilometer radelnd nach Hause, 22.10 Uhr kann ich ein kühles Bier ansetzen.

[00:03:41] Ich bin froh, dass ich es probiert habe, nichts erwartet und dann mit einem mehr als drei Stunden dauernden Dreiecksflug belohnt worden. Ralf, sieht so ein typischer Flugtag für dich aus?

[00:03:53] **Ralf Boehm:** Das kann schon mal so sein, dass so ein Flugtag aussieht bei mir. Das kommt immer darauf an, ob ich an dem Tag viel Zeit habe oder wenige Zeit. Aber tatsächlich versuche ich auch die Zeit so zu optimieren, zu sagen, okay, ich weiß, dass nicht der ganze Tag fliegbar ist, zum Beispiel gerade in Nassau, sondern das ist ein Abendfluggelände. Und dann überlege ich mir, gelingt es mir nach der Arbeit noch dahin zu kommen und am liebsten, so wie ich es mir wünsche, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad oder zu Fuß, um dann vor Ort hoffentlich Flugbedingungen zu haben, die dazu führen, dass man länger in der Luft ist. Das ist ja auch so mein Ziel, länger in der Luft zu sein, als man braucht, um dahin zu kommen und wieder zurückzufahren.

[00:04:45] Also du willst immer länger fliegen als fahren? Das ist auf jeden Fall immer das Ziel. Und das gelingt tatsächlich auch sehr häufig, wenn ich die richtigen Fluggelände aussuche. Nassau ist kein gutes Beispiel dafür. Da sind die Flüge meistens kürzer.

[00:05:01] **Lucian Haas:** Da scheint es ja jetzt zumindest einigermaßen an dem Abend geklappt zu haben. Ja. Du sagst, wenn du, also du versuchst, länger zu fliegen als zu fahren. Ja. Gleichzeitig sagst du, ich versuche auch immer mit öffentlichen Verkehrsmitteln dorthin zu kommen. Wie geht das zusammen? Weil meistens, okay, öffentliche Verkehrsmittel, wenn man sagt, ich hätte jetzt so ein kleines Fluggelände, wo ich weiß, den kann ich in zehn Minuten mit dem Bus erreichen, wäre das vielleicht leicht umzusetzen. Aber wie ich weiß, fährst du ja nicht nur zu einem kleinen Fluggelände in der Nähe von dir hin, sondern im Grunde alle Fluggelände, die du in deiner Region hier so um Koblenz herum auftreiben kannst.

[00:05:40] **Ralf Boehm:** Ja, so ist es. Aber es, muss man vielleicht einschränkend sagen, ja, früher, wenn ich mit dem Auto gefahren bin, dann war das zuletzt regelmäßig so, dass ich meistens länger in der Luft war, als ich im Auto saß. Und das gelingt teilweise aber auch jetzt, denn ich fahre öfter in die Fluggelände mit öffentlichen Verkehrsmitteln und versuche unter anderem nach Hause zu fliegen. Daher ist der Rückweg gar nicht mehr mit einzigartig. Das ist nicht zu rechnen, fahrtechnisch, weil ich den geflogen bin. Das gelingt auch immer wieder mal. Und vor allem ist es auch so, wenn ich dann auf Strecke gehe, das ist ja so meine Lieblingsdisziplin,

[00:06:26] ich bin nicht mehr an das Fluggelände gebunden, wo ich gestartet bin, weil ich da kein Fahrzeug stehen habe, sondern ich mache mich einfach auf den Weg, gucke mal, wo ich hinkomme und versuche von da aus dann mit der Bahn, mit dem Bus dann oder per Anhalter nach Hause zu kommen. Das hat auch noch mal ganz markant auch noch mal das Streckenfliegen verändert bei

[00:06:49] **Lucian Haas:** mir. Diese Idee, zu den Startgeländen eigentlich hauptsächlich jetzt mit Öffentlichen zu fahren, wie kam es dazu? Ich meine, es ist ja meistens mit deutlich mehr Aufwand verbunden. Es ist so leicht, einfach ins Auto zu steigen und zu sagen, ich fahre jetzt zu den Startplätzen hin. Was hat dich da motiviert?

[00:07:09] **Ralf Boehm:** Es gab Zeiten, da war mir das Fliegen alleine das Wichtigste. Und nach der Arbeit oder wenn ich frei hatte, sofort ins Auto, so schnell wie möglich ins Fluggelände und dann Hauptsache in die Luft kommen und fliegen. Es war teilweise, habe ich mich da selber unter Stress und Druck gesetzt und das hat sich verändert. Zum Glück. Für mich hat das Fliegen zwar immer noch eine große Wichtigkeit, aber das Drumherum gehört inzwischen auch für mich dazu. Bedeutet halt, ich mache einen Flugtag, der besteht aus. Eben diesen Teil, wie komme ich da hin? Am liebsten tatsächlich auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß oder auf jeden Fall mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dann zu Fuß den Berg hoch.

[00:07:57] Den Flug und dieses Nach, was nach dem Flug passiert, was oftmals teilweise noch spannender ist als der Flug selber. Und das ist für mich inzwischen ein Paket, was für mich spannender ist als das, was ich vorher hatte. Also auch, dass sich bewegen, dass sich Zeit lassen, dass den Startplatz sich erarbeiten laufend und die Erlebnisse, die man hat, wenn man auf Strecke gewesen ist, die anschließend passieren. Die oftmals dann mehr in Erinnerung bleiben

[00:08:37] **Lucian Haas:** als der Flug selber. Da hast du sicherlich einiges zu erzählen, aber da kommen wir vielleicht ein bisschen später drauf. Ich will erst noch mal gucken. Du hast jetzt gesagt, ja, das hat sich mit der Zeit geändert. Das heißt, du warst mal sehr flugzentriert, hast du gesagt. Mit der Zeit, von welcher Zeit sprechen wir dann eigentlich? Also wie lange fliegst du? Erzähl mal so ein bisschen von deinen Anfängen. Ja. Und wann so langsam diese reife Phase oder wie man es nennen will. Elder Statesman sagt irgendwann, ich fliege jetzt ein bisschen entspannter und suche das Gesamterlebnis. Also wie hat sich das entwickelt? Ja,

[00:09:12] **Ralf Boehm:** also da gab es sehr viele Phasen. Ich fliege ja seit 97. Oh, das ist ja 28

[00:09:18] **Lucian Haas:** Jahre. Ja,

[00:09:20] **Ralf Boehm:** ist schon eine Zeit. Es war eine Krise damals. Manchmal sind Krisen, nein, eigentlich sind Krisen immer gut. Damals hatte ich eine Trennung hinter mir und mein Freund, mein bester Freund ebenfalls zur gleichen Zeit. Das war sehr gut. Wir haben im deutschen Herbergswerk Zeitschrift, in der Zeitschrift da eine Annonce

gesehen. Gleitschirmfliegen im Schwarzwald. Das haben wir gemacht. Wir haben da eine Ausbildung gemacht in Schöna. Und das hat uns beide ziemlich angefixt. Und ja, das war der Beginn. 97 hat eineinhalb Jahre gedauert, bis ich meinen Schein hatte. Der Weg in den Schwarzwald war weit. Die Flugtage waren wenig.

[00:10:06] Damals

[00:10:06] **Lucian Haas:** noch mit dem Auto oder?

[00:10:07] **Ralf Boehm:** Damals auch noch mit dem Auto tatsächlich. Und die Ausbeute war nicht so gut. Und am 99 hatte ich meinen Schein gehabt. Und in der Zeit gab es eine Begegnung an der Mosel gegenüber von La Serque. Auf der anderen Moselseite war ich gerade unterwegs beruflich und sah einen Gleitschirm in der Luft. Und dachte, wann kommt der denn runter? Und der flog da und flog eine halbe Stunde lang. Und ich habe schnell meine Arbeit beendet und wartete, bis der Gleitschirmflieger gelandet ist. Das war der damalige Vorsitzende des Vereins. Der Rhein -Mosel -Lahner. Thermik auch direkt angesprochen hat. Der wusste das. Der hat das gesehen, dass ich da sehr interessiert war. Das war dann der Werner Schmidt, der damalige Vorsitzende.

[00:10:53] Und dem konnte ich gar nicht mehr entkommen. Der hat mich sofort auch gefragt, ob ich nicht in den Verein eintreten wollte. Habe ich auch getan. Hat mir einen Geländeführer in die Hand gedrückt. Und somit war ich dann auch vor Ort. Oder habe ich dann gemerkt. Man kann hier vor Ort fliegen. Das war mir bis dahin überhaupt nicht klar. Du hast immer gedacht, ich muss in den Schwarzwald fahren. Ich muss in den Schwarzwald, in die Alpen oder sonst irgendwo hin, wo es hohe Berge gibt. Und dass man diese Möglichkeiten direkt vor Ort hat, das war für mich neu. Und auch, glaube ich, der Grund, warum ich bis heute fliege. Denn das ist das Schöne. Ich kann innerhalb von kürzester Zeit in ein Fluggelände. Ich fahre, also wenn ich mit dem Auto fahre, eineinviertel Stunde.

[00:11:42] Das ist das weiteste Gelände, was ich eigentlich so nutze an der Mosel. Das nächste Gelände ist zehn Minuten mit dem Auto oder eine Stunde mit dem Fahrrad weg. Bis zum

[00:11:52] **Lucian Haas:** Startplatz dann? Bis zum

[00:11:53] **Ralf Boehm:** Startplatz. Das ist der Rosenberg in Kurven -Gondorf. Dann bin ich direkt am Startplatz, habe mein Fahrrad am Startplatz stehen und kann dann fliegen. Manchmal klappt es, dass ich dann oben in der Top lande. Oder ich lande halt an einem Moselufer und laufe wieder hoch. Und fahre mit dem Fahrrad wieder nach Hause. Das ist für mich neu gewesen. Und dann habe ich sämtliche Fluggelände ausprobiert. Und 2002, eine schöne Fügung, bekam ich mein erstes Kind und bin in Elternzeit. Und zwei Jahre später meinen zweiten Sohn. Und die Elternzeit hatte fünf Jahre gedauert. Und ich kann allen nur raten, nehmt Elternzeit. Dann kommt ihr möglicherweise auch oft in die Luft. Ich habe den...

[00:12:37] Die Kleinen hast du dann mitgenommen? Die Kleinen mitgenommen. Deine Eltern abgegeben? Nein. Ja, teilweise auch, wenn es wirklich auch zum Fliegen ging. Ich habe den Kleinen auch mitgenommen. Der wusste nach einem Jahr schon sämtliche Fluggelände im Umkreis von 150 Kilometern. Die hat er alle gekannt. Musste er.

[00:12:55] **Lucian Haas:** Natürlich. Ich habe da... Am Startplatz abgesetzt und gesagt, Papa geht mal eben fliegen. Schrei nicht. Ich komme in einer Stunde wieder.

[00:13:00] **Ralf Boehm:** Davon erzähle ich jetzt lieber nicht. Nein. Aber zum Glück habe ich im Hintergrund natürlich meine Frau. Und meine... Meine Eltern, die dann in der Zeit auch die Kinder versorgt haben. Ja, das war schon eine sehr gute Zeit. Und vor allem, ich habe halt von Anfang an, weil das auch in der Woche war, gelernt, eigenständig und selbstständig zu fliegen. Es ist anders als heute. Hatten wir ja wenig Informationen insgesamt, auch gerade wettertechnisch. Und dann war man so auf sich gestellt und musste ausprobieren. Musste gucken. Und ich habe die Fluggelände veröffentlicht. Und das habe ich für mich so selber erfahren und kennengelernt. Und ich musste für mich immer entscheiden, gehe ich jetzt in die Luft oder tue ich es nicht.

[00:13:46] Und das mit den spärlichen Mitteln, die man hatte, darf ich eigentlich auch nicht verraten. Ich habe hin und wieder mal über die Arbeitsstelle einen Fax abgerufen des Deutschen Wetterdienstes. Damals waren das ein paarundvierzig Pfennig, die die gekostet haben.

[00:14:03] **Lucian Haas:** Und da stand dann... Fax Polling hieß das, glaube ich. Da konnte man so eine Nummer anrufen, dann hat die gewissermaßen zurückgerufen und dann kriegte man dieses Fax dann.

[00:14:12] **Ralf Boehm:** Man bekam dieses Fax auf diesem Thermopapier und da stand dann drauf, Segelflug, Wetter bricht, es ist irgendwie fliegbar. Wenigstens für Segelflieger. Das heißt, es war früher wirklich ein Try and Error. Und ja, man ist sehr oft in die Fluggelände. Zur Hälfte funktioniert es überhaupt nicht, dass man in die Luft kam. Und hin und wieder ging es dann doch. Aber meistens ein Gleitflug und das war dann auch in Ordnung. Aber mit der Zeit hat man dann schon auch herausgefunden, wann es denn etwas besser geht. Oder irgendwann hatte ich auch die Nase voll, immer wieder hochlaufen zu müssen. Und versuchte halt dann länger in der Luft zu bleiben. Das hat sich dann irgendwann auch relativ schnell eingestellt. Und aus kurzen Gleitflügen wurden dann immer längere Flüge von der Dauer her.

[00:15:00] Und ich habe auch relativ schnell, 2002 war das, angefangen mit dem Streckenfliegen. Für meine Verhältnisse schnell. Mein erster Streckenflug, 2,5 Kilometer von La Sergue aus, endete in Wierschem. Ich bin da gelandet. Jemand sah mich und sagte, boah, bist du jetzt von La Sergue ausgeflogen? Das ist ja ewig weit. Ja, 2,5 Kilometer. 2,5 Kilometer. Damals

[00:15:24] **Lucian Haas:** war das wahrscheinlich?

[00:15:25] **Ralf Boehm:** Es war weg von der Moselkante ins Hinterland. Und das war allein schon der große Unterschied. Also da habe ich mich getraut, wegzufiegen. Und egal ob 2,5 oder nachher etwas weiter. Wo liegt heute dein Rekord? Also in unseren Gefilden? In unseren Gefilden, ich glaube, ich will nicht übertreiben, so bei 130 glaube ich, irgendwann bin ich bis hinter Aachen geflogen von der Mosel. Von der Mosel aus. Ja, genau. Also auch schon länger, auch mehrere Stunden. Das klappt inzwischen ganz gut. Über die Jahre hinweg, immer mal wieder. Aber das hat sich so langsam entwickelt. Da bin ich sehr dankbar. Da gab es einen im Verein bei uns, Ronny hieß der. Der war einer der ganz wenigen, der auch so die Idee hatte, weg vom Hang könnte Spaß machen.

[00:16:17] Und der hat gesehen, dass ich auch daran Spaß habe, in die Luft zu gehen und lange zu fliegen. Und schien auch damals schon ambitioniert zu sein. Und dann sagte er, probiere das doch mal. Und da wurde ganz neu, ich glaube, das waren die Moselfalken, die damals den XC -Cup ins Leben gerufen haben, um diese

[00:16:34] **Lucian Haas:** Zeit herum. XC -Cup ist ein, kann man einfach jetzt einfügen, so ein regionaler Streckenflugwettbewerb, der mittlerweile fast das gesamte deutsche Mittel - und Flachlandgebiete, also vor allem die Mittelgebirgsgebiete abdeckt. Richtig, genau.

[00:16:48] **Ralf Boehm:** Und das hatte mal begonnen, das waren früher nur diese Moselgelände, aber inzwischen tatsächlich einen sehr großen Bereich abdeckt. Und das hat mich... Das hat mich interessiert und gereizt und dann habe ich angefangen damit. Und tatsächlich kamen dann die ersten Strecken. Und jetzt kommt eigentlich so einer der ersten Highlights, die ich dann hatte. Und das hat weniger mit dem Fliegen zu tun, als was dann danach passierte. Aber was sehr dazu beigetragen hat, dass ich bei diesem Streckenfliegen nicht nur dabei geblieben bin, sondern dass ich sage, das ist sowas von schön und das ist so eine der schönsten Seiten des Fliegens. Ich bin nämlich irgendwann auch von der Mosel ausgeflogen bis hinter Bonn.

[00:17:35] Oberdres hieß dieses Kaff, eine große Wiese, Kinder, die... Also ich wohne in Bonn, aber ich kenne Oberdres nicht. Aber ist es wahrscheinlich wirklich ein Kaff? Zwischen Rheinbach und Bonn, irgendwo, keine Ahnung. Und ich habe eine große Wiese gesehen. Und auf dieser Wiese liefen Kinder herum. Und es ging runter und ich dachte, ja komm, landest du hier, hast du Platz und dann hast du noch Zuschauer. Und ich bin dann da. Ich bin gelandet und dann kamen die Kinder auf mich zu, gestürmt. Und ein Felix kam auf mich zu, guckt mich mit großen Augen an und sagt, bist du mein Geburtstagsgeschenk?

[00:18:14] Das war so ein schöner Satz, der ist bis heute hängen geblieben. Und fünf Minuten später saß ich mit den Kindern, einigen Eltern ums Lagerfeuer rum, mit einer Wurst in der Hand und einem Kinderexotik -Punsch und habe denen erzählen müssen, was ich für ein Pfleger bin und was ich schon mache und wie das geht. Und die waren so interessiert. Und dann haben die mich alle noch begleitet zur nächsten Umgehungsstraße. Die Eltern haben sich kaputt gelacht, weil ich gesagt habe, ich stelle mich jetzt hin und halte den Daumen raus und versuche jetzt nach Hause zu

kommen. Es hat keine fünf Minuten gedauert. Dann hielt einer an, russisch sprechender Mensch und fragt mich, wo ich hin wollte. Ja, nach Milan -Kerlich. Ah, ihr wollt nach Koblenz fahren.

[00:19:00] Ihr könnt mich in Milan -Kerlich absetzen. Und dieses Erlebnis ist hängen geblieben. Das war mein erster Flug über 50 Kilometer und eben dieses Erlebnis. Und davon wollte ich mehr. Das reizt mich so sehr bis heute. Das hat nichts an der Faszination verloren. Und diese Geschichten, da könnte ich jetzt stundenlang davon erzählen, kommen immer und immer wieder. Und ich versuche halt auch unsere Vereinsmitglieder oder alle, alle Flieger zu motivieren, sowas auszuprobieren. Viele trauen sich deswegen nicht, weil sie sagen, ich weiß nicht, wie ich zurückkomme. Und dann sage ich, das ist gerade das Spannende. Und das ist gerade das Schöne. Und probiere es aus und du wirst deine Erfahrungen machen.

[00:19:47] Und ja, ich glaube, den einen oder anderen habe ich schon motiviert, mit diesen Geschichten auch selber auszuprobieren und sich auf den Weg zu machen.

[00:19:56] **Lucian Haas:** Das war jetzt so dein erster großer Streckenflug, wo du sagst, dieses Erweckungserlebnis gehabt zu haben. Ich kann auch wieder zurückkommen. Und auch das ist eine spannende Geschichte, die sich daraus immer ergibt. Wie ist es denn dann geworden, dass du zu dem Punkt kamst, wo du sagst, ich will auch gar nicht mehr mit dem Auto zu den Startplätzen fahren, weil mir das vielleicht auch neue Perspektiven gibt oder neue Möglichkeiten eröffnet?

[00:20:18] **Ralf Boehm:** Gut, in den letzten Jahren versuche ich sowieso immer mehr auf das Fahrzeug zu verzichten, auch außerhalb der Gleitschirmfliegen und versuche, andere Möglichkeiten auszutesten. Zur Arbeit zu fahren mit dem Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Das gelingt mir immer besser und immer mehr und dann war das selbstverständlich, dass ich das auch so überlegt habe fürs Gleitschirmfliegen. Es ist auch gar nicht so verkehrt, denn unsere Fluggelände, vor allem der Rhein -Moselaner, liegen auch ganz gut gelegen in der Nähe von Bahnhöfen, die meisten, sodass das auch eine gute Option ist. Neben der Tatsache, dass ich es ja auch in früheren Zeiten oft erlebt habe, man fliegt bei uns in Bobbert am Rhein los, hat da oben am Startplatz das Auto stehen, man fliegt weg, man kommt irgendwann abends in der Nacht im Dunkeln am Bahnhof wieder zurück und muss dann noch den Grat hochlaufen.

[00:21:21] Über so einen Felsgrat läuft man da hoch zum Startplatz, um da sein Auto einzusammeln. Und dann habe ich einfach überlegt, es müsste doch auch anders möglich sein und hatte auch da so ein Erlebnis, dass ich in Bobbert gestartet bin einmal. Bin ich auch mit dem Zug hingefahren, hochgelaufen, gestartet, bin dann mal eine ganz andere Strecke geflogen, die nicht in den Norden ging oder in den Nordwesten, sondern eher in den Süden. Also

[00:21:51] **Lucian Haas:** Bobbert ist eigentlich ein Ostgelände. Ist eigentlich ein Ostgelände, genau. Es gibt dann auch noch so einen Luftraum, wo man eher nördlich umfliegen sollte. Oder drunter bleiben muss und sonstiges. Aber da hast du jetzt mal eine andere Route genommen und bist nach Süden geflogen.

[00:22:04] **Ralf Boehm:** Es war schwacher Nordwind und ich hatte dann doch das Glück, in einer Thermik aufdrehen zu können an diesem Oststartplatz und bin tatsächlich Richtung Süden geflogen bis in die Nähe von Saarbrücken und in Kirkel gelandet am Ende der Welt.

[00:22:21] **Lucian Haas:** Kennt wieder kein Mensch, aber ja. Muss man nicht,

[00:22:23] **Ralf Boehm:** aber es hatte einen Bahnhof, den habe ich von oben gesehen und hoffte, dass ich irgendwie nach Hause komme. Dieser Zug, der dann abends um 20 vor 8 kam, fuhr dann tatsächlich über Trier nach Koblenz und ich war super schnell noch, also kurz nach Mitternacht, zu Hause. Hätte ich mein Auto noch abholen müssen, das wäre lange nicht mehr gegangen an dem Tag. Und da habe ich gedacht, okay, das wird auch eine gute Geschichte, wenn das auf Dauer gehen würde. Und man ist nicht mehr an das Fluggelände gebunden. Seitdem fliege ich auch viel öfter wieder auf Strecke anstatt Dreieck. Was bedeutet das? Bei dem Dreiecksfliegen ist mir aufgefallen, dass ich mich selber limitiert habe.

[00:23:12] Ich will ja auf jeden Fall zum Auto zurück.

[00:23:16] **Lucian Haas:** Also machst du nur ein kleines Dreieck, weil du sagst, ich will nicht absaufen, die 20 Kilometer kriege ich geschlossen, aber die 40 vielleicht nicht.

[00:23:23] **Ralf Boehm:** Vielleicht. Und jetzt habe ich die Möglichkeit zu sagen, oh, das Auto ist nicht da. Also ich gehe einfach mal auf Strecke in eine Richtung. Dann kann daraus aber trotzdem noch ein Dreieck werden. Das ist mir dann auch in diesem Jahr passiert. Dann habe ich den Luftraum nicht büschel, daneben. Spandalen. Den Luftraum Spandalen umflogen, genau. Und tatsächlich gelang mir da auch ein Dreieck. Da gibt es auch wieder eine schöne Geschichte. Darf ich die erzählen? Du musst sie sogar erzählen. Ich zwingen dich. Um Spandalen rumgeflogen. In der Nähe von Föhren. Auch wieder in so einer Waldlichtung gelandet. An einer Straße mich hingestellt. Den Daumen rausgehalten. Tatsächlich keine 20 Sekunden später hält ein Auto.

[00:24:09] Der macht die Türe auf, sagt Hallo, ich bin der Ralf. Und ich, ich bin auch der Ralf. Und er, aber ich bin der Ralf mit PH. Und ich bin der Ralf mit F. Der wusste aber nicht, dass du der Ralf mit F bist. Nein. Ich weiß auch nicht, warum er sich mit Namen vorgestellt hat. Aber so nett, wie er da kam, so nett war er die ganze Zeit. Er hat mich eingepackt. Er hat dann gesagt, ich fahre dich aber jetzt nicht zu dem Bahnhof, sondern ich wohne da oder dort. Und du hast noch Zeit, weil ich arbeite bei der Bahn. Wir haben noch eine halbe Stunde Zeit. Ich nehme dich erst mal mit nach Hause. Dann bekommst du ein Bier. Und dann schaue ich, dass du auf jeden Fall pünktlich am Bahnhof bist. Zehn Minuten später saß ich dann bei ihm im Garten, habe seinen super tollen gepflegten Garten gezeigt bekommen.

[00:24:57] Und er sagte ganz stolz, dass er eben am Wochenende Commun feiert. Seine Frau kam auch noch. Ich wurde vorgestellt. Ich bekam ein Trinken.

[00:25:07] Und zehn Minuten später sagte er so, ab jetzt. Ich fahre dich gerade zum Bahnhof. Er hat mich bis zum Bahnsteig gefahren. Sagte dann auch noch, hier, da steigst du jetzt ein. Der fährt dann bis da und dann. Dann steigst du bitte noch um und dann wechselst du in den Express. Das sind Geschichten. Die sind natürlich wunderbar. Wunderschön, ja. Also mit nichts rechnen. Und dann landest du dann wirklich neben irgendwelchen Highland -Rindern, waren das gewesen. Und dann hält einer an und eine super tolle Begegnung. Ich habe ihm nachher auch noch Fotos geschickt vom Fliegen von oben, von seinem Ort. Und er hat mir dann auch noch von seiner Seite dann Fotos geschickt. Schöne Begegnungen, die nachhaltig sind oder die nachwirken und die ich mit in meinen Alltag nehmen kann. Und darum geht es mir auch.

[00:25:53] Nicht das reine Fliegen, sondern so einen Flugtag als Eventtag zu begreifen und davon zu zehren in meinem Alltag. Und das gelingt sehr gut. Denn, das muss ich immer noch sagen, dieses Gleitschirmfliegen ist für mich, es gibt mir Energie, es gibt mir Kraft. Das brauche ich auch. Das ist so eine Säule, die ich so habe. Neben natürlich meiner Familie und dem Freundeskreis, die ganz wichtig sind für mich, aber auch meine Arbeit, die mir wichtig ist. Ich arbeite beim Jugendamt und die Arbeit mache ich sehr gerne, obwohl sie auch teilweise sehr anstrengend, auch belastend sein kann. Und für meine Psychohygiene, für meine Gesundheit ist das Gleitschirmfliegen und diese Geschichten, die ich hier so erzähle,

[00:26:43] Balsam und Kraft und Energie, die mich dazu bringen, dass ich mit 58 Jahren immer noch sagen kann, ich mache gerne meine Arbeit im Jugendamt. Das hat so auch garantiert was damit zu

[00:26:55] **Lucian Haas:** tun. Das heißt, solche Geschichten sind auch sowas wie, man erfährt ständig das Gute im Menschen. Also von den Leuten, mit denen du begegnest, die dir plötzlich sehr wohlwollend entgegengetreten und dir was im Grunde schenken, was du nur noch annehmen musst.

[00:27:09] **Ralf Boehm:** Sowieso. Ich habe es natürlich einfach. Das weißt du auch. Wenn man so einen Rucksack auf dem Rücken hat, kommt man ganz schnell auch ins Gespräch, wenn man es gut anstellt. Und dann hat man auch immer ein Gesprächsthema. Ja. Ich fange immer an mit, ich habe ein Flugzeug hier im Rucksack. Und dann lachen die sich erst mal kaputt. Und dann hat man aber das Thema schon. Und da gibt es zum Beispiel auch noch so eine Geschichte. Da bin ich auch irgendwo in der tiefsten Eifel gelandet. Ein Junge hat zugeguckt, war acht Jahre alt etwa. Und der hat dann gesehen, wie ich gelandet bin, kam auf mich zu und fragte, wo ich denn herkomme. Da habe ich gesagt, ich bin jetzt hier geflogen ein paar Stunden vom Rhein. Und dann hat ihm das gereicht und er ist dann weggefahren mit seinem Flugzeug. Und dann kam er wieder mit seinem Fahrrad. Und fünf Minuten später kam er wieder mit seiner Mutter im Schlepptau, die sehr skeptisch wissen wollte, was das für ein komischer Mann ist und was der seinem Sohn erzählt hätte.

[00:28:04] Und dann sieht sie mich. Und ich kann ihr dann tatsächlich erklären, dass ich wirklich mit diesem Stück Stoff da geflogen

[00:28:12] **Lucian Haas:** sei. Mit dem

[00:28:12] **Ralf Boehm:** Flugzeug im Rucksack. Und dass das jetzt alles hier so in diesem Rucksack drin ist. Und dass ich jetzt wieder nach Hause. Irgendwie gekommen habe. Und ich versuche jetzt, einen Bahnhof zu finden. Und von dieser Skepsis am Anfang war da nichts mehr zu spüren. Und die war total begeistert, dass das geht. Hat mich mit zu sich genommen. Da waren noch mehrere Kinder dann da. Ich habe was zu trinken bekommen. Und irgendwann hieß es so. Und jetzt steigst du mit ein. Ab in den VW -Bus. Alle Kinder. Wir müssen meine Tochter abholen am Bahnhof. Da bringe ich dich jetzt hin. Zack. Und das ist so die nächste schöne Geschichte. Also es kommen immer wieder solche Geschichten. Und dieses Positive.

[00:28:57] Und diese schönen Erlebnisse, die man da so hat. Die haben auch alle mit diesem Gleitschirmfliegen zu tun. Ohne den Gleitschirmfliegen gäbe es die nicht. Und das ist eine Kombi. Und das hat sich wirklich entwickelt. Früher war es ab ins Fluggelände. So lange wie möglich. Oder so weit wie möglich fliegen. Ganz schnell wieder einparken. Weil man hatte noch was anderes zu tun. Und nach Hause. Und inzwischen nehme ich mir das. Ich nehme mir da mehr Zeit. Auch wenn ich, glaube ich, insgesamt etwas weniger fliegen gehe. Weniger oft fliegen gehe. Aber ich suche mir die Sahne -Stückchen auch aus. Das gelingt mir inzwischen sehr gut.

[00:29:29] **Lucian Haas:** Sahne -Stückchen heißt wettertechnisch auch die Sahne -Stückchen? So ist es

[00:29:32] **Ralf Boehm:** natürlich. Bedeutet, ich weiß relativ gut, wann es geht. Ab und zu bekommt man dann am Startplatz auch zu hören. Der Ralf kommt. Es könnte jetzt gehen. Ist auch teilweise auch so. Ja. Und das ist aber schon wohl geplant. Und da ich unsere Fluggelände sehr gut kenne. Seit fast 30 Jahren befliege. Weiß ich, dass eben so ein Nassauer Fluggelände abends erst geht. Ein Bobberter Fluggelände. Aufgrund seiner Besonderheiten. Entweder mittags oder am Nachmittag. Abends zum Rentner suchen. Man weiß halt, wie die Gelände zu nutzen sind. Und das nutze ich. Und versuche daraus ein schönes Erlebnis zu machen. Was ich dann, wie du das eben am Anfang vorgelesen hast.

[00:30:19] Auf Facebook festhalte. Das ist natürlich in erster Linie auch für mich. Das nehme ich als Flugbuch. Und für mich zum Nachgucken. Das habe ich alles schon erlebt. Ich lese da immer sehr gerne nach. Aber auch um den vor allem fliegenden Mitmenschen. Aber auch den nicht fliegenden. Also die, die mich auch so kennen. Zu zeigen, wie begeistert ich davon bin. Und die Schönheit der ganzen Geschichte. Denn. Gleitschirmfliegen ist ja nicht nur schön. Das wissen wir. Und wenn wir in den Medien vertreten sind. Dann sind wir meistens negativ vertreten. Das ist ja auch klar. Oder es muss total spektakulär sein. Und ich sage immer. Für mich ist das Gleitschirmfliegen. Banal. Ist wie Fahrradfahren in der Luft.

[00:31:06] Das glauben die meisten Menschen nicht. Doch, ist ja eigentlich so. Von der Geschwindigkeit her und von allem. Ist das inzwischen so für mich.

[00:31:15] Ein Radeln in der Luft. Und um den Menschen zu zeigen. Das ist nicht etwas spektakuläres. Was total gefährliches. Wo man sein Leben aufs Spiel setzt. Da können wir gleich noch dazu kommen. Wie ich auch dazu gekommen bin. Das so für mich so zu nehmen. Also dass ich da auch Grenzen auch einhalte. Und so weiter. Damit es einigermaßen sicher ist. Aber das möchte ich vermitteln. Ich möchte. Ich möchte. Ich möchte. Den Menschen die Schönheit des Fliegens vermitteln. Dass es ein tolles Hobby sein kann. Wenn man Grenzen und Regeln beachtet.

[00:31:50] Und dass das eine Quelle der Energie ist.

[00:31:53] **Lucian Haas:** Und dass das eine Quelle der Energie ist. Nun bist du ein sehr positiver Mensch. Deswegen kenne ich dich auch schon lange.

[00:31:59] Deine Facebook -Posts sind eigentlich immer eine Ausgeburt der Freude. Deine

[00:32:05] **Ralf Boehm:** Facebook -Posts sind eigentlich immer eine Ausgeburt der Freude. So

[00:32:05] **Lucian Haas:** ungefähr. Die sprühen nur so. Bei diesen ganzen, wo du sagst. Okay, ich bin da im Saarland. Nicht in Saarbrücken, aber im Saarland in Krikel. Oder wie es auch immer heißt. Da bin ich gelandet. Ich habe den

Bahnhof gesehen. Und dann fuhr auch gleich die Bahn und sonstiges. Das klingt alles so wie auch sehr viel Glück immer dabei. Also dass du da immer sehr viel glückliche Momente auch erlebst. Also dass du da immer sehr viel glückliche Momente auch erlebst. Die aber auch mit Glück, also Zufällen zu tun haben. Hast du bei dem Ganzen auch mal einen richtigen Reinfall erlebt? Dass du irgendwo im Nichts in der Eifel standest und wirklich festgestellt hast. Dass du irgendwo im Nichts in der Eifel standest und wirklich festgestellt hast. Dass du irgendwo im Nichts in der Eifel standest

[00:32:38] **Ralf Boehm:** und wirklich festgestellt hast. Mein größter Reinfall, wobei der wirklich ein kleiner Reinfall ist. Mein größter Reinfall, wobei der wirklich ein kleiner Reinfall ist. Dass ich einmal zwei Stunden in der Nähe des Nürburgringes gestanden habe. Dass ich einmal zwei Stunden in der Nähe des Nürburgringes gestanden habe. An einer falschen Stelle. Daumen rausgehalten, das hat da keiner gehalten. Nur so ein paar Engländer haben ihre Späßchen dann mit mir gemacht.

[00:32:57] **Lucian Haas:** Sind fünfmal dran vorbeigefahren oder was? Das

[00:33:00] **Ralf Boehm:** war das Schlimmste, was ich bisher erlebt habe. Zwei Stunden? Ja, und danach hat mich aber tatsächlich noch ein anderer Flieger dann abgeholt und das war's. Warum sagst

[00:33:10] **Lucian Haas:** du falsche Stelle?

[00:33:11] **Ralf Boehm:** Genau, man muss ein bisschen strategisch auch denken und gucken und überlegen. Je kleiner die Straße, desto eher nimmt dich jemand mit. Also keine Bundesstraße wählen, da fahren sie

[00:33:21] **Lucian Haas:** alle eh mit 90 an dir vorbei und haben...

[00:33:22] **Ralf Boehm:** Ja, genau, so ist es. Das ist zum Beispiel so eins. Und man kann da so, da gibt es mehrere Strategien, genau. Zum Beispiel, was noch? Menschen ansprechen, wenn man das tut. Die meisten, wenn man sie freundlich anspricht, mit den meisten kommt man ins Gespräch, zum Beispiel.

[00:33:40] Was gibt es denn noch für Strategien?

[00:33:43] **Lucian Haas:** Hast du ein Schild? Also es gibt ja sowas wie, nimm mich mit Schild und sonstiges was. Habe ich

[00:33:47] **Ralf Boehm:** irgendwann mal von meinem Schwager bekommen, habe ich zwei, dreimal dabei gehabt, aber das war mir dann so umständlich, das auszupacken und ich weiß auch nicht, ob die das wirklich so auf der Ferne her sehen, ich kann es nicht sagen. Nein, man muss sich an die Straße zum Beispiel stellen, ohne Kappe, ohne Sonnenbrille, mit einem freundlichen Gesicht. Und

[00:34:03] **Lucian Haas:** dickem... Also zeigst du dann auch deinen dicken Rucksack? Ja,

[00:34:05] **Ralf Boehm:** der liegt

[00:34:06] **Lucian Haas:** meistens neben mir, ja, ja. Also man könnte auch sagen, ich verstecke den erstmal, weil sie sonst vielleicht Angst kriegen, oh, da ist so ein dicker Rucksack, den kann ich nicht mitnehmen. Nein, ich lasse den immer

[00:34:14] **Ralf Boehm:** schön bei mir.

[00:34:15] **Lucian Haas:** Ist das vielleicht auch Attraktion, dass sie sagen, wer ist das denn mit so einem dicken Rucksack da?

[00:34:18] **Ralf Boehm:** Ja, vielleicht bin ich ja, genau, vielleicht macht es ja neugierig auch, was ist das für einer, ja.

[00:34:26] Spannenderweise, ich bin auch irgendwann mal gelandet und stand an der Straße und dann hat ein alter Mann angehalten und hat gesagt... Er hat mich deswegen mitgenommen, nicht wegen deinem Sack, sondern weil ich deine Schuhe gesehen habe, was du für Wanderschuhe anhattest oder dass du Wanderschuhe anhattest. Und dann hat er mich mitgenommen. Also manchmal sind es banale Dinge, ja, aber es gelingt immer wieder. Und tatsächlich, es ist ganz, ganz, ganz selten der Fall gewesen, dass mich Anhalter nicht mitgenommen haben. Aber tatsächlich, je weiter im Land,

auf dem Land, in der Eifel, wir fliegen ja meistens in der Eifel, wenn wir jetzt an den Fluggeländen denken, die wir... die wir jetzt hier bei uns so vor Ort haben oder ich vor Ort habe,

[00:35:08] je ländlicher, desto einfacher ist das Ganze, ja. Oder dass eben man ins Dorf geht und man da ins Gespräch kommt und nachfragt, wo ist die nächste Bushaltestelle, der nächste Bahnhof? Kein Problem, dann wäre ich mit dem Probe gerade mal zum nächsten Bahnhof gefahren oder... Probe? Was ist das? Das ist so ein schnelleres Auto. Ah, ja. Ja, glaube ich. Ja, das ist es. Hatte ich schon gehabt oder ich bin auch sogar schon mit einem, nicht Mini, hier von so einem kleinen Mercedes, wie einer Smart, der hatte schon sein Mountainbike hinten drin gehabt und trotzdem hat er noch Platz für mich und meinen Schirm. Also es ist unglaublich, mit wem man alles mitkommen kann und wer einen mitnimmt. Und meine Erfahrung zeigt, die Frauen nehmen einen mehr mit als die Männer.

[00:35:56] Auch das ist für mich sehr überraschend, weil ich dachte so, Männer könnten ja auch etwas bedrohlich wirken. Und deswegen würden die Frauen da nicht anhalten. Also die meisten sind Frauen, die einen mitnehmen. So, interessante Geschichten. Und das Interessante ist, sobald man dann im Auto sitzt, man hat angefangen zu erzählen. Höre ich nicht mehr auf zu erzählen. Manchmal sitzt man dann irgendwo,

[00:36:22] **Lucian Haas:** sind schon längst angekommen. Der Zug ist schon abgefahren und sagt, oh Mist, jetzt habe ich den verpeist. Und man erzählt immer

[00:36:28] **Ralf Boehm:** noch. Aber das sind ganz wertvolle Begegnungen, die man da hat. Und die sind, die wirken so nach. Und ich denke an so viele schöne Geschichten zurück. Und dieser Erfahrungsschatz, der bleibt. Ich habe ja immer, ich habe ja so meine Befürchtung, irgendwann, früher oder später, werde ich ja aufhören zu fliegen. Und dann hoffe ich, dass diese Kiste mit diesen schönen Geschichten dann aber trotzdem weiterhin mir zeigen, es war eine sehr, sehr schöne Zeit.

[00:36:59] **Lucian Haas:** Hast du auch Leute schon mal mehrfach getroffen? Also, dass dich jemand ein zweites Mal sagt. Ja, sag mal, vor drei Jahren bist du doch schon mal bei mir im Vorgarten gelandet oder sonst irgendwas. Nein, dafür bin ich zu selten an einem Ort gelandet. Das ist mir noch nicht gelungen. Also, du fliegst jedes Mal ein Stückchen weiter und so, bist immer erfolgreicher.

[00:37:21] **Ralf Boehm:** Auch da hat sich was entwickelt. In den ersten Jahren, so ab 2002, als ich angefangen habe zu fliegen, habe ich natürlich versucht, in meiner Klasse, Sportklasse, immer besser zu werden. In diesem XT Cup ist es mir auch schon gelungen. Also, bester war dann am Ende der Saison.

[00:37:41] Und irgendwann wandelte es sich. Denn dann rannte man oder flog man den Punkten hinterher. Und das hat was von der Qualität genommen oder von dem Schönen des Fliegens. Und es hat mehrere Jahre gedauert, bis ich damit leben konnte, zu sagen, hey, ist doch schön, wenn andere auch weit fliegen oder besser fliegen. Das ändert doch nichts daran, dass du schöne Flüge hast.

[00:38:06] **Lucian Haas:** Ich muss nicht den Tagessieg haben. Aber das hat

[00:38:08] **Ralf Boehm:** gedauert. Ja, ich durfte da teilweise abends nicht mehr reinschauen in diese Übersicht. Wer ist denn heute am weitesten geflogen an dem Gelände? Weil es dann wirklich auch meine Freude nahm an den schönen Flug, den ich hatte. Und das gelingt mir inzwischen sehr gut. Und da merke ich auch, dass ich da etwas reifer geworden bin in dieser Sache. Und es ist gar nicht mehr die Strecke alleine, sondern was ich mir jetzt auch seit ein, zwei Jahren gesagt habe, ich möchte lange in der Luft bleiben. Das ist inzwischen für mich mehr wert, wenn es mir gelingt. Das mache ich immer noch gerne. Und wenn ich nur fünf Stunden lang auf engstem Raum die Wolken küssen kann, also Wolken küssen, also bis an die Wolke fliegen oder in der Nähe der Wolke rumzufliegen und von oben die Seele baumeln zu lassen, mir die Landschaft ansehen können.

[00:39:00] Und das ist traumhaft. Wenn

[00:39:02] **Lucian Haas:** würdest du denn auch fünf Stunden in La Sergue oder Boppard oder sowas einfach nur fliegen? Ritsch, Ratsch, 100 Meter an der Kante längs fliegen? Das würde ich

[00:39:11] **Ralf Boehm:** nicht tun, nein. Es muss schon mehrere hundert oder tausend Meter vertikal dazwischen liegen. Nein, sobald ich einige hundert Höhenmeter habe, gehe ich natürlich auf Strecke. Aber es geht nicht mehr darum, nur noch Strecke machen, sondern einfach auch zu genießen. Und das gelingt. Und mir gelingt es auch tatsächlich nach 30 Jahren immer noch zu sagen, es ist immer noch ein Geschenk, dass es mehr wird als ein Gleitflug, dass es ein schöner Streckenflug ist oder dass ich es jetzt schaffe, irgendwo bis an die Wolke zu fliegen. Und je nachdem, manchmal sage ich auch, das ist für mich wie eine Gnade, also was ganz Besonderes. Und dieses Besondere hat sich über die ganzen Jahre gehalten.

[00:39:59] Wie hast

[00:40:00] **Lucian Haas:** du das geschafft? Ich kenne einige, denen irgendwann so ein bisschen der Spaß am Fliegen, Flöten geht, aus welchen Gründen auch immer. Weil

[00:40:08] **Ralf Boehm:** ich immer noch mal geschaut habe, was ist mir wichtig oder was ist mir weniger wichtig und immer noch mal nachjustiert habe. Wie am Anfang war es mir Hauptsache, ich konnte überhaupt in die Luft gehen. Also jeden Fliehtag kann ich nutzen.

[00:40:23] **Lucian Haas:** Ich muss ins Gelände fahren.

[00:40:24] **Ralf Boehm:** Also der Aufwand zum Beispiel, das einzige Fluggelände, was in der Nähe war damals, wo ich mich getraut hatte, das war La Sergue. Und da liegt der Fluss dazwischen und keine Brücke. Und damals gab es... Da war damals ein Klabautermann, der fuhr... Eine kleine Fähre. Der hatte so eine kleine Fähre an seiner schwimmenden Kneipe und dann musste ich halt dahin laufen. Da hat er mich rübergefahren und dann habe ich das teilweise viermal am Tag gemacht.

[00:40:48] Hauptsache ich war in der Luft. Und meistens waren die Flüge zwei bis drei Minuten lang.

[00:40:53] **Lucian Haas:** Abgleiter über die Mosel drüber, auf der anderen Seite gelandet, warten, dass der Klabautermann mal endlich wieder losfährt und dann wieder auf der anderen Seite hochzulaufen.

[00:41:00] **Ralf Boehm:** Dann wieder hochzulaufen für den nächsten Flug. Und genau das... War dann irgendwann zu wenig. Und gerade La Sergue, da habe ich viel gelernt. Da habe ich auch gelernt, den Wind kennenzulernen oder zu sehen, wie sehr müssen die Blätter rascheln, damit ich oder der Baum wackeln, dass ich auch da stehen kann oder dass ich gemerkt habe, okay, jetzt hier kommt eine Thermik an, in die steigst du rein und da kannst du dann rein starten und Höhe machen, um dann anschließend top zu landen. Das ist ein Gelände, wo man das machen kann. Und irgendwann hat man festgestellt, okay, oder habe ich festgestellt, wenn ich jetzt das und das mache, dann könnte es sein, dass ich hier wirklich sehr gut einen guten Tag erwische und dann schön auf die Strecke gehen kann. Das hat sich entwickelt und so habe ich mich weiterentwickelt.

[00:41:45] Und nachher, als ich dann gemerkt habe, so viel weiter kann man auch bei uns nicht mehr fliegen. Wir haben die Lufträume, die ja das Ganze ziemlich limitieren. Zum Beispiel, auch da hat man das natürlich immer weiter ausreizen können, zu sagen, ja, geradeaus geht es zwar nicht, aber dann einfach um die Lufträume rum. Das. Das hat man dann natürlich auch versucht. Aber irgendwann kommt man an seine Grenzen, auch an seine Leistungsgrenzen. Also ich habe nicht irgendwann mich weiterentwickelt. Das zu sagen, okay. Also Leistungstechnik. Leistungstechnik, ja.

[00:42:24] **Lucian Haas:** Ansonsten hast du dich ja schon entwickelt, wenn du sagst, du hast deine Einstellung eigentlich immer geändert.

[00:42:28] **Ralf Boehm:** Genau, ich kann schöne Strecken fliegen, genau. Aber da geht jetzt nicht mehr sehr viel mehr. Aber man kann dann nochmal schauen, wie ich das eben so, so gesagt habe, okay, die Punkte ist nicht alles, sondern das Drumherum möglicherweise oder das Ganze als Event sehen und auch den Tag insgesamt zu genießen. Denn es ist doch eine tolle Geschichte, nicht arbeiten zu müssen, sondern an dem Tag in der freien Natur zu sein, wandern zu dürfen, fliegen zu dürfen, Begegnungen mit Menschen haben zu dürfen und einen schönen Tag verbringen zu dürfen, der einen wieder Kraft gibt.

[00:43:02] **Lucian Haas:** Jetzt hast du vorhin mal angedeutet als Thema, du hast auch mit der Zeit gelernt, die Risiken für dich, die mit dem Fliegen verbunden sind, etwas einzuengen. Ja. Wie hast du das gemacht oder welche Erkenntnisse hattest du da? Hattest du vielleicht irgendwann auch mal etwas, wo du sagst, das war ein wirklich negatives Erlebnis, was Risiko betrifft? Also hast du dich immer mal wirklich beim Fliegen verletzt und darauf gesagt, ich muss was anders machen? Oder wie kam es dazu? Ich habe das

[00:43:29] **Ralf Boehm:** große Glück, dass ich niemals groß verletzt war. Liegt möglicherweise. Das liegt am Glück, auf jeden Fall.

[00:43:38] **Lucian Haas:** Also harte Landungen gab es, aber es ist nicht passiert. Harte Landungen

[00:43:40] **Ralf Boehm:** gab es, aber da ist mir nichts Großartiges passiert. Baumlandungen natürlich auch, alles schon gehabt. Ich habe aber über die Jahre hinweg viele Flieger kommen und gehen sehen, die sich oftmals überfordert haben, vor allem mit dem Material.

[00:43:57] Oder eben, dass sie halt die Bedingungen herausgefordert haben, die sie überfordert haben. Die Wetterbedingungen, die Bedingungen. Am Startplatz oder in der Luft. Und für mich waren manche Sachen ganz klar. Ich wollte es einigermaßen verantwortungsvoll machen, damit ich auch morgen noch in die Luft gehen kann und dieses Hobby auch morgen noch ausüben kann. Ich sehe es aber auch als Verantwortung meiner Familie gegenüber. Und ich habe immer überlegt, was braucht es denn, um eine schöne Zeit zu haben? Dementsprechend habe ich das Material auch ausgesucht. Es gab sehr viele, die nach der Schulung ganz schnell auswählen. Auf heißere Kisten umgestiegen sind. Auf Gleitschirme, die gut

[00:44:42] waren, aber den neuen Piloten überfordert haben. Und ich habe viele gehen sehen, die ein negatives Erlebnis hatten, die auch sich böse wehgetan haben und die dann aufgehört haben. Und ich wollte immer die Möglichkeit haben, dieses schöne Hobby auf Dauer auszuüben und habe daher so meine Grenzen so abgesteckt, zu sagen, unter anderem, ich fliege damals. Eins - bis Zweierschirme und jetzt die B -Schirme. Das reicht für meins, für das, was ich mache, völlig aus. Ich behaupte sowieso, für unsere Gelände hier an Rheinland -Mosel, die meisten, die ich hier so kenne, für 90 Prozent der Piloten reichen diese Schirme, also diese A -Schirme oder B -Schirme, reichen aus, um hier superschöne Sachen und eigentlich alles zu erleben, was man vielleicht auch mit C - und D -Schirme erlebt, leben kann.

[00:45:38] Man hat weniger Stress. Ich fühle mich so wohl unter einem B -Schirm. Ich habe zwar seit ein paar Jahren auch einen C -Schirm. Den fliege ich immer dann, wenn ich weiß, dass es einigermaßen ruhig ist und ich den auch beherrschen kann. Ich habe nie eine schlechte Erfahrung auch mit diesem C -Schirm gemacht. Aber ich fühle mich halt von Anfang an und immer zu jeder Zeit unter einem B -Schirm wohler.

[00:46:06] Daher habe ich auch möglicherweise auch nicht die Heftigkeit, die ich in den richtigen Erfahrungen gemacht habe, da ich keine Flugsituation hatte, die wirklich so war, wo ich gesagt habe, jetzt bin ich nur noch derjenige, der reagiert und das Schicksal entscheidet jetzt. Das habe ich, glaube ich, niemals erlebt in dieser ganzen Zeit. Bedeutet aber auch viel fliegen, immer und immer wieder fliegen, sich mit diesen Themen auseinandersetzen, Grenzen beachten, und dann Ground Handling. Ground Handling. Auf jeden Fall betreiben. Das ist neben dem Fliegen selber, finde ich, eine superschöne Spielart auch.

[00:46:48] Und alles, was man in Ground Handling lernt, kann man auch in der Luft anwenden. Da habe ich zum Glück vor vielen, vielen Jahren mal den King, da habe ich den Mike King erleben dürfen. Und auf der Wasserkuppe, da habe ich so ein, einen Kuss mitgemacht.

[00:47:12] Es hat zweieinhalb Tage geregnet. Und es waren nur acht Teilnehmer. Und er hat uns so motiviert. Und ich bin so geflasht da weg. Und mit solchen tollen Ideen. Wir sind mit nassen Schirmen, sind wir da rumgeturnt, haben wir rumgeturnt und hatten unseren Spaß gehabt. Und ich war so fasziniert vom Mike King damals, weil der uns so motiviert hat. Und er hätte auch sagen können, ja, scheiß Wetter, wir lassen das sein. Nein. Und wir haben zum Glück auch in der Nähe ein Gelände, ein Übungsgelände. Rodenbach nennt sich das. Und da bin ich sehr, sehr oft. Das Schöne ist, ich stelle mich in meinen Hof auf eine Haushaltsleiter und schaue mit einem Fernglas rüber. Und dann sehe ich, okay, da liegen Gleitschirme.

[00:47:58] Und da sehe ich, wie sie liegen, ob sie stehen in der Luft, wie sie stehen. Du kannst die

[00:48:02] **Lucian Haas:** Windrichtung erkennen. Kann

[00:48:03] **Ralf Boehm:** alles erkennen. Und denke, ja, das lohnt sich. Ich setze mich aufs Fahrrad und bin eine Dreiviertelstunde später dann in diesem Gelände. Ich habe das Glück, dass das halt alles in der Nähe ist. Aber ich sage allen auch, die anfangen oder die fertig sind mit der Ausbildung, viele melden sich bei mir, weil ich Fluggeländemat bin, Geländekoordinator der Gelände der Rhein -Muslaner. Und die fragen dann, wo kann man denn fliegen? Und dann sage ich immer, da oder dort gibt es Möglichkeiten. Aber ihr habt auch auf jeden Fall immer die Möglichkeit, da zu üben. Bei Nullwind, selbst bei Rückenwind. Zu jeder Zeit kann man da. Da üben. Und die, die das tun, die haben auch ganz schnell Erfolgserlebnisse. Vor allem dann in unseren Geländen, wenn da der Wind etwas stärker ist.

[00:48:49] Die Flugstartplätze sind ja sehr klein und das ist manchmal sehr tricky. Und man erkennt sofort, wer auch am Boden viel geübt hat und wer das beherrscht. Und es macht super Spaß. Und das sind solche Dinge, die ich regelmäßig mache. Also Groundhandling bis heute. Viel fliegen. Grenzen einladen. Einhalten vom Material her, also von den Gleitschirmen, die sollen mich nicht überfordern. Ich muss mich darauf verlassen können, der Schirm auch auf mich und ich glaube, das gelingt. Und das sind alles so Komponenten, die dazu führen, dass ich hoffentlich auch die nächsten Jahre einigermaßen unfallfrei das Ganze betreiben kann. Es kann immer mal was passieren. Ich habe wirklich auch viel Glück gehabt.

[00:49:34] Das muss man auch sagen. Ich habe natürlich auch Grenzen überschritten, die haben aber nicht Gott sei Dank dazu geführt, dass mir irgendwas passiert.

[00:49:41] **Lucian Haas:** Was ist mit anderen Flugregionen? Also wir sprechen jetzt die ganze Zeit hier von der Region Mosel, Eifel und sonstiges. Wie häufig wählst du es auch mal zu sagen, ich will mal, in Anführungszeichen, wie du früher vielleicht gedacht hast, man kann es nur dort machen, also richtig fliegen. Ich will in die Eifel, ich will in die Alpen fahren und sowas.

[00:50:01] **Ralf Boehm:** Da ich Familie habe und war das für mich natürlich klasse, dass ich direkt vor Ort diese Fluggelände habe. Und da verbringe ich die meiste Zeit. Das sind 90 Prozent meiner Flüge sind halt, es werden da vor Ort gemacht. Natürlich sind wir auch, bin ich auch unterwegs. Ich kenne relativ viele Fluggelände auch in Europa.

[00:50:25] Wenn ich, wenn wir mit Familie unterwegs waren oder ich jetzt mit meiner Frau unterwegs bin, ist natürlich auch immer der Schirm dabei. Deine Söhne sind aus dem Haus. Die Söhne sind mehr oder weniger aus dem Haus, genau. Und der Ältere übrigens auch Gleitschuhflieger. Der macht sich jetzt gerade auch wieder auf den Weg Richtung Alpen. Und der Schirm ist immer dabei. Wobei ich, wenn ich mit Familie unterwegs bin, ist es in erster Linie ein Familienurlaub. Und dann hat das überhaupt keine Priorität. Und dann war das in zwei Wochen, ein oder zwei Nachmittage, wo ich mir das dann mal gegönnt habe und der Familie zugemutet habe, dass ich dann wieder fliegen bin. Das heißt, es war auch so ein Abwägen, Zeit mit der Familie zu verbringen und Zeit des Fliegens. Und daher ist es meistens so.

[00:51:10] Aber es ist auch so gewesen, dass ich da geflogen bin. Jetzt, wo die Kinder aus dem Haus sind, passiert es wieder, dass ich häufiger auch in den Alpen unterwegs bin. Aber ich war auch mit dem Schirm schon in Norwegen, in Schweden. Relativ viel bin ich an der Düne unterwegs, in Dänemark oder in Holland.

[00:51:28] Selbst auf Island bin ich schon geflogen. Neben den anderen Hotspots, die man so kennt, natürlich in den Alpen. Die kenne ich natürlich auch.

[00:51:36] **Lucian Haas:** Deine Frau fliegt nicht so viel, ich weiß. Nein. Wie?

[00:51:41] Hast du es geschafft, dass sie dir dieses dich doch sehr faszinierende Hobby und vielleicht eine Zeit lang auch sehr aufsaugende Hobby, dass sie dir das nicht übel genommen hat?

[00:51:52] **Ralf Boehm:** Du hast eben was von Glück gesagt. Ich habe sehr viel Glück gehabt, auch mit meiner Frau. Die hat mich zum Glück fliegenderweise kennengelernt, gerade in dieser heißen Phase.

[00:52:02] **Lucian Haas:** Sie wusste, auf was sie sich einlässt. 97

[00:52:04] **Ralf Boehm:** habe ich angefangen, 98 habe ich sie kennengelernt. Sie wusste es. Und trotzdem, ich bin so froh, dass sie mir das erzählt hat. Dass sie mir das so gegönnt hat und gönnt und dass sie teilweise sehr großmütig war. Ich habe es gerade in den Anfangsjahren auch teilweise übertrieben. Und sie hat es mitgetragen und sie hat es ausgehalten. Denn als dann mein Sohn angefangen hat zu fliegen, habe ich gemerkt, was ich mir plötzlich für Sorgen mache um meinen Sohn. Und ich konnte teilweise, als er seinen Schein hatte, wir waren zusammen fliegen, bin ich landen gegangen, weil ich es nicht mehr ausgehalten habe, weil ich mir so Sorgen um meinen Sohn gemacht habe. Und dann dachte ich, was musste meine Frau all die Jahre so aushalten? Und da hat sie mitgetragen.

[00:52:49] Und mein Sohn ist ja schon seit dem 14. Lebensjahr schon auch am Schirm und hat vorher schon auch Groundhandling gemacht. Also seit seinem 9. Lebensjahr ist er mit Gleitschirm irgendwie unterwegs.

[00:53:00] **Lucian Haas:** Also der ist damit aufgewachsen, eigentlich dürftest du dir keine Sorgen machen, weil du sagst, wenn einer drauf hat, dann er wahrscheinlich

[00:53:06] **Ralf Boehm:** auch. Ja, natürlich. Und Groundhandling -mäßig ist er tausendmal besser als ich. Aber ja, und das hat sie alles mitgemacht. Und was mir... Was aber schon für mich immer ein Thema war, und das sage ich auch gerade, die, die anfangen und Feuer und Flamme sind, schaut darauf, dass ihr immer genügend Sozialpunkte sammelt zu Hause. Sozialpunkte? Was verstehst du da drunter? Da verstehe ich drunter, dass es geht nicht nur ums Gleitschirmfliegen, sondern wenn ihr euch nur noch aufs Gleitschirmfliegen konzentriert, dann könnte das eine oder andere möglicherweise in die Brüche gehen, was ich auch schon erlebt habe. Also ab und zu mal auf den Flug verzichten und was Schönes mit der Frau oder mit der Familie machen. Und diese Balance zu halten, das ist, glaube ich, auch diese große Kunst. Die große Kunst, also zu sagen, ja, ich habe Familie, Freunde, ich habe meine Arbeit und ich habe meine Leidenschaft des Fliegen.

[00:53:55] Und das in der Balance zu halten, ist gar nicht so einfach. Ich hoffe, dass es mir in den letzten Jahren immer besser gelungen ist. Und ich bin froh, dass meine Frau das bis heute mitträgt. Nicht nur mitträgt, sondern auch ab und zu sagt, Ralf, geh endlich fliegen. Du

[00:54:11] **Lucian Haas:** nervst. Du nervst. Ich merke, dir fehlt was. Du kommst dann etwas zufriedener wieder nach Hause. Also die kriegt das positiv mit, dass du dann wirklich ausgeglichener bist oder was auch immer. Ja, definitiv.

[00:54:24] Ralf, mit so viel Glück am Ende würde ich einfach sagen, wir lassen es damit für diesen Podcast. Danke fürs Erzählen. Ja. Ich denke, dass einige Leute gerade auch ein bisschen Spaß vielleicht selber kriegen. Das probiere ich auch mal aus. Nicht an den Startplatz mit dem Auto zu fahren und dann mich gezwungen zu sehen, ich muss dort wieder landen, sondern ich gucke mal, an welchen Startplatz ich irgendwie anders dran kann und mich dann wirklich mal in ein kleines Gesamtabenteuer fliegen und wieder zurückkommen und sowas zu stürzen. Das würde ich jedem wünschen.

[00:54:56] Das war Ralf Böhm. Bevor ich hier wie üblich auf die Fördermöglichkeiten für Lu-Glidz und Podz-Glidz hinweise, lasse ich einfach nochmal Ralf zu Wort kommen. Denn am Ende der Podcastaufnahme sagte er mir noch,

[00:55:09] **Ralf Boehm:** Das sind so viele Menschen, die so schöne Geschichten zu erzählen haben. Ich finde das so toll, dass du das machst. Dass du denen das aus der Nase rausziehst. Und das ist wirklich was Besonderes. Früher gab es ja so Sachen wie Gleitschirmzeitschrift und so weiter. Das brauchst du alles gar nicht. Aber das, was du so aus den Leuten rausziehst, das finde ich klasse. Aus der ganzen Welt des Gleitschirmfliegens, wie du das immer sagst. Aus dem Kosmos. Und das finde ich so schön. Und das zeigt halt die ganzen Facetten. Und genau, das hier war jetzt eine kleine Facette.

[00:55:41] **Lucian Haas:** Wenn für dich Podz-Glidz auch wertvoll ist,

[00:55:46] findest du unter dem Punkt Fördern alle nötigen Infos und Links, wie du dieses Projekt mit einem frei wählbaren, großen oder kleinen finanziellen Beitrag mit am Leben halten kannst. Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald. Genießt die fliegerische Freiheit in allen Facetten. Ciao. Euer Lucian.

English

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

Show notes

Ralf Böhm foregoes the car for the trip to his regional flight sites. This gives him more freedom for cross-country flying

There are aviation personalities for whom aviation enthusiasm dances directly from the heart onto the tongue. And even after 30 years. Ralf Böhm from Mühlheim-Kärlich near Koblenz is one such case. I know him from my neighboring club, the Fliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn. There, he not only coordinates the grounds maintenance with great commitment, but is above all a flight motivator and role model for many.

This also applies to his special approach to aviation. In recent years, Ralf has avoided driving to the flight fields by car whenever possible. Instead, he gets on his bike, takes the train and bus, and of course also loves hike and fly.

What sounds time-consuming and arduous is part of the overall experience of flying for him. Especially since he can take off much more freely on the route without a car at the starting point. In the end, after a landing in the middle of nowhere, it is often the friendly encounters with complete strangers that still bring the biggest smile to his face even days later.

In this episode 168 of Podz-Glitz, the 58-year-old tells all about it. Among other things, it is also about how he manages to balance flight addiction and family spirit, drive for performance and risk reduction.

By the way: In episode 128 I already had a Ralf Böhm as a guest. It is the same name, but a completely different person and story.

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: With You | Künstler: Everet Almond

Youtube Audio Library

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

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-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 Ralf Böhm:

- Facebook: <https://www.facebook.com/gs.fliegerralf>

Transcript

[00:00:02] **Ralf Boehm:** And I landed, and then the kids rushed towards me. And this one Felix came up to me, looked at me with big eyes, and asked, "Are you my birthday present?" That was such a lovely thing to say, it's stuck with me to this day. Five minutes later, I was sitting with the kids and some of the parents around the campfire, with a sausage in my hand and a kids' Exotic punch, and I had to tell them what kind of pilot I am, what I do out there, and how it all works.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Ralf Böhm. And I am Lucian Haas. There are flying personalities for whom the passion for flying dances straight from the heart onto the tongue. And that even after 30 years. Ralf Böhm from Mülheim-Kerlich near Koblenz is just like that. I know him from my neighboring club, the Fliegerfreunde Rhein-Moselan. There, he doesn't just coordinate the maintenance of the terrain with a lot of commitment, but is above all a flight motivator and role model for many. This also applies to his special approach to flying. In recent years, Ralf has, if possible, opted out of driving to the flying areas by car.

[00:01:30] Instead, he gets on his bike, takes the train and bus, and of course, he also loves hike-and-fly. What sounds time-consuming and arduous is, for him, part of the overall experience of flying. Especially since without a car, he can walk the route much more freely at the launch site. In the end, after landing in the middle of nowhere, it's often the friendly encounters with complete strangers that still bring the biggest smile to his face even days later. In this episode 168 of Podz-Glidz, the 58-year-old talks about all of this. Among other things, it's also about how he manages to balance his addiction to flying and family values, drive for performance and risk reduction. By the way, in episode 128, I already had a Ralf Böhm as a guest.

[00:02:18] It's the same name, but a completely different person and story. Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glidz? You can find out how to do that on the Lu-Glidz Gleitschirm-Blog under the Förder page.

[00:02:34] Ralf, I was just looking on Facebook earlier. Mhm. And you always love posting about your flights, how you get there, what you experience, and stuff like that. And you wrote a very nice post. It was one of your recent flights and I just want to read it out.

[00:02:52] **Ralf Boehm:** Yeah, I am.

[00:02:54] **Lucian Haas:** I'm curious.

[00:02:56] Finally, the train is running through the Lahn Valley again. Worked until 2:15 PM, home at 2:30 PM, packing, on the bike by 2:50 PM, at the station by 2:58 PM, and at 3:00 PM, the train arrives, almost on time. 3:45 PM in Nassau, a leisurely 45-minute ride up to the launch site, knowing that it's still too early anyway. Launch around 5:15 PM, landing at 8:30 PM, packing, back to the station. The train comes at 9:15 PM, 10:00 PM at Mülheim-Kärlich station, three kilometers cycling home, and at 10:10 PM I can crack open a cold beer.

[00:03:41] I'm glad I tried it, expected nothing, and was then rewarded with a triangular flight lasting more than three hours. Ralf, does that look like a typical flying day for you?

[00:03:53] **Ralf Boehm:** That's how a flight day can sometimes look for me. It always depends on whether I have a lot of time that day or just a little. But I actually try to optimize the time, to say, okay, I know that the whole day isn't flyable, for example right now in Nassau, because that's an evening flight site. And then I think about whether I can still get there after work, and preferably, as I'd like it, by public transport, bike, or on foot, to then hopefully have flight conditions on-site that lead to being in the air longer. That's my goal too, to be in the air longer than it takes to get there and back.

[00:04:45] So you always want to fly longer than you drive? That's definitely always the goal. And it actually succeeds very often when I pick the right flying sites. Nassau isn't a good example of that. The flights there are usually shorter.

[00:05:01] **Lucian Haas:** It seems like it worked out reasonably well that evening, at least. Yes. You say that you try to fly longer than you drive. Yes. At the same time, you say you also always try to get there by public transport. How do those two things go together? Because usually, okay, public transport—if you were to say I had a small flight site where I know I can reach it in ten minutes by bus, that might be easy to implement. But as I know, you're not just driving to a small flight site near you, but basically all the flight sites you can find in your region here around Koblenz.

[00:05:40] **Ralf Boehm:** Yeah, that's how it is. But, you have to say, with some limitations, yeah, in the past, when I drove by car, it was usually the case that I spent more time in the air than I did sitting in the car. And that still happens sometimes now, because I'm going to airfields more often using public transport and, among other things, I try to fly home. So the return journey isn't unique at all. It's not a factor, technically speaking, because I flew it. That happens again and again. And above all, it's also the case when I go on cross-country flights, which is my favorite discipline,

[00:06:26] I'm no longer tied to the airfield where I took off because I don't have a vehicle parked there; I just head out, see where I end up, and then try to get home from there by train, bus, or hitchhiking. That has also significantly changed cross-country flying for me.

[00:06:49] **Lucian Haas:** for me. This idea of mainly using public transport to get to the launch sites, how did that happen? I mean, it's usually involved with significantly more effort. It's so easy to just get in the car and say, I'm driving to the launch sites now. What motivated you to do that?

[00:07:09] **Ralf Boehm:** There were times when flying alone was the most important thing to me. And after work, or when I had time off, I'd get straight into the car, get to the flight site as quickly as possible, and then the main thing was to get into the air and fly. At times, I put myself under stress and pressure, and that has changed. Fortunately. For me, flying is still very important, but the stuff around it is now part of it for me too. It means I do a flight day that consists of... exactly this part: how do I get there? Preferably actually by bike or on foot, or at least by public transport and then up the mountain on foot.

[00:07:57] The flight and what happens afterwards, which is often sometimes even more exciting than the flight itself. For me, that's a package now, and it's more exciting than what I had before. So also moving, taking your time, constantly working for the launch site, and the experiences you have when you've been on a route that happen afterwards. Those often stay in your memory more.

[00:08:37] **Lucian Haas:** than the flight itself. You certainly have a lot to tell about that, but maybe we'll get to that a bit later. I want to look at something first. You just said that it has changed over time. That means you used to be very flight-centered, you said. Over what period of time are we talking? I mean, how long have you been flying? Tell me a bit about your beginnings. Yes. And when did this maturity phase, or whatever you want to call it, slowly kick in—the "elder statesman" stage where you say, "I'm flying a bit more relaxed now and looking for the overall experience"? So, how did that develop? Yes,

[00:09:12] **Ralf Boehm:** So there were many different phases. I've been flying since '97. Oh, that's 28

[00:09:18] **Lucian Haas:** Years. Yes,

[00:09:20] **Ralf Boehm:** it's been a while. It was a crisis back then. Sometimes crises—no, actually, crises are always good. Back then, I had just gone through a breakup, and my friend, my best friend, also at the same time. That was very good. We saw an ad in the German Herbergswerk magazine. Paragliding in the Black Forest. We did that. We did a training course in Schönau. And that really hooked us both. And yeah, that was the beginning. In '97, it took a year and a half until I got my license. The trip to the Black Forest was long. The flying days were few.

[00:10:06] Back then

[00:10:06] **Lucian Haas:** still with the car, right?

[00:10:07] **Ralf Boehm:** Back then, I actually still took the car. And the results weren't that great. And in '99, I had my license. And during that time, there was an encounter on the Moselle opposite La Sergue. I was on the other side of the Moselle on a business trip and saw a paraglider in the air. And I thought, when is he going to come down? And he flew

there and flew for half an hour. And I quickly finished my work and waited until the paraglider landed. That was the chairman of the club back then, the Rhein-Mosel-Lahner. He addressed the thermals directly. He knew. He saw that I was very interested. That was Werner Schmidt, the chairman at the time.

[00:10:53] And I couldn't escape him at all. He immediately asked me if I didn't want to join the club. I did. He handed me a terrain guide. And that's how I ended up on-site. Or rather, that's when I realized you can fly right here. Until then, that hadn't occurred to me at all. You always thought you had to drive to the Black Forest. You had to go to the Black Forest, to the Alps, or somewhere else with high mountains. And that you have these possibilities right here was new to me. And I think that's also the reason why I still fly today. Because that's the beauty of it. I can get to a flying area in the shortest amount of time. If I go by car, it's an hour and a quarter.

[00:11:42] That's the furthest terrain I actually use along the Moselle. The next area is ten minutes by car or an hour by bike away. To the

[00:11:52] **Lucian Haas:** launch site then? To the

[00:11:53] **Ralf Boehm:** launch site. That's the Rosenberg in Kurven-Gondorf. Then I'm right at the launch site, have my bike parked at the launch site, and can then fly. Sometimes it works out that I land up at the top. Or I just land on a Moselle riverbank and walk back up. And then I ride my bike back home. That was new for me. And then I tried out all the flying areas. And in 2002, a nice turn of events, I had my first child and went on parental leave. And two years later, my second son. And the parental leave lasted five years. And I can only advise everyone, take parental leave. Then you might also get into the air often. I have the...

[00:12:37] Did you take the little ones with you? I took the little ones. Did you drop them off with your parents? No. Well, sometimes I did, if it was really about flying. I also took the little one with me. After a year, he already knew all the flying sites within a 150-kilometer radius. He knew them all. He had to.

[00:12:55] **Lucian Haas:** Of course. I... I took off from the launch site and said, "Don't cry. Dad is just going for a quick flight. I'll be back in an hour."

[00:13:00] **Ralf Boehm:** I'd rather not talk about that now. No. But luckily, I had my wife in the background, of course. And my... my parents, who took care of the kids during that time. Yes, it was a very good time. And above all, because it was during the week, I learned to fly independently and on my own from the very beginning. It's different than today. We had very little information overall, especially regarding the weather. And then you were on your own and had to experiment. You had to see. And I explored the flight areas. I experienced and got to know that for myself. And I always had to decide for myself: am I going up into the air now, or am I not doing it.

[00:13:46] And I'm actually not supposed to reveal the meager resources I had. Every now and then, I'd request a fax from the German Meteorological Service via the workplace. Back then, they cost a few and forty pfennigs.

[00:14:03] **Lucian Haas:** And it said... I think it was called Fax Polling. You could call a certain number, then it would sort of call you back and you'd get this fax.

[00:14:12] **Ralf Boehm:** You'd get this fax on thermopaper and it would say something like "gliding, weather breaking, it's somewhat flyable. At least for gliders." That means back then it was really a case of trial and error. And yeah, you'd go to the flight areas very often. Half the time it didn't work at all, you couldn't even get into the air. And every now and then it would work. But mostly it was just a glide, and that was fine too. But over time, you'd figure out when it was a bit better. Or at some point, I got fed up with having to climb up all the time and tried to stay in the air longer. That eventually settled in relatively quickly. And short glides turned into increasingly longer flights in terms of duration.

[00:15:00] And I also started cross-country flight relatively quickly, that was in 2002. Fast for my standards. My first cross-country flight, 2.5 kilometers from La Sergue, ended in Wierschem. I landed there. Someone saw me and said, "Wow, did you fly out from La Sergue? That's forever far." Yes, 2.5 kilometers. 2.5 kilometers. Back then

[00:15:24] **Lucian Haas:** was that probably?

[00:15:25] **Ralf Boehm:** It was away from the Moselle bank into the hinterland. And that alone was the big difference. So I dared to fly away. And regardless of whether it was 2.5 or a bit further later. Where is your record today? I mean, in our area? In our area, I don't want to exaggerate, but I think around 130, at some point I flew all the way behind Aachen from the Moselle. From the Moselle. Yes, exactly. Also for a long time, for several hours. That works quite well now. Over the years, every now and then. But that developed so slowly. I'm very grateful for that. There was one in our club, his name was Ronny. He was one of the very few who also had the idea that flying away from the slope could be fun.

[00:16:17] And he saw that I also enjoyed getting up in the air and flying for a long time. And he seemed ambitious even back then. And then he said, why don't you give it a try. And then it became completely new, I think it was the Moselfalken who started the XC-Cup back then to...

[00:16:34] **Lucian Haas:** ...time. The XC-Cup is, you can just put it in now, a regional cross-country flight competition that now covers almost all of the German highlands and lowlands, so especially the highland areas. Right, exactly.

[00:16:48] **Ralf Boehm:** And that had started with just these Moselle areas back in the day, but now it actually covers a very large area. And that... that interested and appealed to me, and then I started with it. And actually, the first routes came along. And now comes one of the first highlights I had. And it has less to do with the flying itself than what happened afterwards. But what contributed a lot to me not just sticking with this cross-country flying, but to me saying, that is so beautiful and that is one of the most beautiful sides of flying, is that at some point I also flew out from the Moselle all the way to behind Bonn.

[00:17:35] Oberdres was the name of this village, a big meadow, kids, who... I mean, I live in Bonn, but I don't know Oberdres. But is it probably really a village? Somewhere between Rheinbach and Bonn, I have no idea. And I saw a big meadow. And kids were running around on this meadow. And it went downhill and I thought, yeah, come on, land here, you've got space and then you'll have spectators. And I'm there. I landed and then the kids came towards me, rushing. And a Felix came up to me, looks at me with big eyes and says, are you my birthday present?

[00:18:14] That was such a great line, it stuck with me to this day. And five minutes later, I was sitting with the kids and some of the parents around the campfire, with a sausage in my hand and some exotic kids' punch, and I had to tell them what kind of pilot I am, what I do, and how it all works. And they were so interested. And then they all accompanied me to the next bypass road. The parents were cracking up because I said, I'm going to stand here now, put my thumb out, and try to get home. It didn't take five minutes. Then someone pulled over, a Russian-speaking person, and asked me where I was going. Yes, to Milan-Kerlich. Oh, you want to go to Koblenz.

[00:19:00] You can drop me off in Milan-Kerlich. And that experience stuck with me. That was my first flight over 50 kilometers, and just that experience. I wanted more of that. It still fascinates me so much to this day. It hasn't lost any of its appeal. And these stories—I could talk about them for hours now, they keep coming back over and over. And I try to motivate our club members or everyone, all pilots, to try something like that. Many don't dare because they say, I don't know, how will I get back? And then I say, that's exactly what's exciting. And that's exactly what's beautiful. Just try it and you'll have your own experiences.

[00:19:47] And yeah, I think I've already motivated one or two people to try it out for themselves with these stories and set off on their own journey.

[00:19:56] **Lucian Haas:** So that was your first big cross-country flight where you say you had this awakening experience. I can also come back. And that's also an exciting story that always results from it. How did it happen that you reached the point where you say you don't want to drive to the launch sites anymore, because it might give you new perspectives or open up new possibilities?

[00:20:18] **Ralf Boehm:** Well, in recent years I've been trying to rely on vehicles less and less anyway, even outside of paragliding, and I'm trying to test other options. Cycling to work, using public transport. I'm getting better at that all the time, and so it was a given that I thought about it for paragliding too. It's not that bad either, because our flight areas, especially the Rhine-Moselle ones, are also quite well-located near train stations, most of them, so that's a good option too. Besides the fact that I've often experienced it in the past: you take off from Bobbert on the Rhine, you leave the car up there at the launch site, you fly away, you get back to the station sometime in the evening or at night in the dark, and

then you still have to hike up the ridge.

[00:21:21] You hike up there along a rocky ridge to the launch site to pick up your car. And then I just thought, there must be another way possible, and I had an experience where I started in Bobbert once. I went there by train, hiked up, took off, and then flew a completely different route that didn't go north or northwest, but rather south. So

[00:21:51] **Lucian Haas:** Bobbert is actually eastern terrain. It's actually eastern terrain, exactly. There's also a restricted airspace where you should fly around to the north, or stay below it, and other things like that. But there you took a different route and flew south.

[00:22:04] **Ralf Boehm:** It was a weak north wind and I was lucky enough to be able to turn into a thermal at that east launch site and actually flew south towards the vicinity of Saarbrücken and landed in Kirkel at the end of the world.

[00:22:21] **Lucian Haas:** Nobody knows that again, but yeah. You don't have to,

[00:22:23] **Ralf Boehm:** but it had a station, which I saw from above and hoped I could somehow get home. That train, which arrived at 7:40 PM, actually went via Trier to Koblenz, and I was back home super fast, just after midnight. If I'd had to go pick up my car, that wouldn't have been possible anymore that day. And I thought, okay, that would also be a good story if it were to work out in the long run. And you're no longer tied to the airfield. Since then, I've also been flying cross-country much more often instead of triangles. What does that mean? With triangle flying, I noticed that I was limiting myself.

[00:23:12] I definitely want to get back to the car.

[00:23:16] **Lucian Haas:** So you only do a small triangle because you say, I don't want to crash, I can manage the 20 kilometers, but maybe not the 40.

[00:23:23] **Ralf Boehm:** Maybe. And now I have the opportunity to say, oh, the plane isn't there. So I'll just head out in one direction. But it can still turn into a triangle from that. That happened to me this year too. Then I didn't have the airspace of Spandalen next to me. I flew around the Spandalen airspace, exactly. And actually, I managed a triangle there too. There's a nice story about that as well. May I tell it? You have to tell it. I'm forcing you. Flew around Spandalen. Near Föhren. Landed in a forest clearing again. Pulled up to a road. Held my thumb out. Actually, twenty seconds later, a car stopped.

[00:24:09] He opens the door and says, "Hello, I'm Ralf." And I'm like, "I'm also Ralf." And he's like, "But I'm Ralf with a P.H." And I'm Ralf with an F. But he didn't know that you're the Ralf with an F. No, I don't know why he introduced himself by name either. But he was so nice when he came over, so nice the whole time. He took me in. Then he said, "I'm not taking you to the train station right now, but I live over there or here. And you still have time because I work for the railway. We still have half an hour. I'll take you home first. Then you'll get a beer. And then I'll make sure you get to the station on time." Ten minutes later, I was sitting in his garden, and he showed me his super great, well-maintained garden.

[00:24:57] And he said very proudly that he's celebrating Commun this weekend. His wife came too. I was introduced. I got a drink.

[00:25:07] And ten minutes later he goes, "From now on, I'm taking you to the station." He drove me all the way to the platform. Then he also said, "Here, you get on now. He drives as far as there, and then you please change trains and switch to the express." Those are stories. They're wonderful, of course. Beautiful, yeah. So you don't expect anything. And then you actually land right next to some Highland cattle, that's what they were. And then someone stops, and it was a super great encounter. I also sent him photos afterwards of the flight from above, of his place. And he then sent me photos from his side too. Nice encounters that are lasting or have a lingering effect, and that I can take with me into my everyday life. And that's what it's about for me, too.

[00:25:53] Not just the flying itself, but perceiving a flight day as an event day and drawing from that in my everyday life. And that works very well. Because, I still have to say, this paragliding gives me energy, it gives me strength. I need that too. It's one of the pillars I have. Alongside, of course, my family and my circle of friends, who are very important

to me, but also my work, which is important to me. I work at the youth welfare office and I really enjoy the work, even though it can be very exhausting and stressful at times. And for my psychological hygiene, for my health, paragliding and these stories I'm telling here,

[00:26:43] balm and strength and energy that allow me to still say at 58 years old that I enjoy my work at the youth welfare office. That is also guaranteed to have something to do with...

[00:26:55] **Lucian Haas:** do. That means stories like these are also about constantly experiencing the good in people. From the people you meet who suddenly approach you with such goodwill and basically give you something that you just have to accept.

[00:27:09] **Ralf Boehm:** Anyway. I just have it, of course. You know that too. If you have a backpack like that on your back, you can get into a conversation pretty quickly if you play your cards right. And then you always have a topic to talk about. Yeah. I always start with, I've got a plane in this backpack. And they first just crack up laughing. But then you've already got the topic. And there's another story like that, for example. I landed somewhere in the deep Eifel. A boy was watching, he was about eight years old. And he saw me land, came up to me and asked where I was coming from. I told him, I just flew here, a few hours from the Rhine. And then he seemed to get it and drove off with his plane. And then he came back on his bike. And five minutes later he came back with his mother in tow, who wanted to know very skeptically what kind of strange man this was and what he had been telling her son.

[00:28:04] And then she sees me. And I can actually explain to her that I really flew here with this piece of cloth.

[00:28:12] **Lucian Haas:** be. With the

[00:28:12] **Ralf Boehm:** Airplane in the backpack. And that all of this is now in this backpack. And that I've somehow made it back home. And I'm trying to find a train station now. And there was no sign of that skepticism from the beginning anymore. And she was totally thrilled that it was possible. She took me with her. There were several more children there. I got something to drink. And at some point it was like, "And now you're getting in. Into the VW bus. All the kids. We have to pick up my daughter at the station. I'll take you there now. Bam." And that's the next nice story. So these kinds of stories keep coming up. And this positive stuff.

[00:28:57] And these beautiful experiences you have there—they all have to do with paragliding. Without paragliding, they wouldn't exist. It's a combination. And that has really developed. It used to be off to the flight site. Fly for as long as possible. Or as far as possible. Then park as quickly as possible. Because you still had other things to do. And home. But nowadays, I take my time. I take more time. Even if I think I go flying a bit less overall. Go flying less often. But I also pick out the cream of the crop. I'm very good at that now.

[00:29:29] **Lucian Haas:** Does "the cream of the crop" also mean the cream of the crop in terms of weather? That's how it is.

[00:29:32] **Ralf Boehm:** Of course. It means I know relatively well when it's possible. Every now and then, you'll hear at the launch site, "Ralf is coming. It might be possible now." It's also like that sometimes. Yes. But that's already planned. And since I know our flying areas very well, having flown them for almost 30 years, I know that a Nassau flying area only works in the evening. A Bobberter flying area, due to its specific characteristics, works either at noon or in the afternoon. In the evening, it's for looking for retirees. You just know how the areas are to be used. And I use that. And I try to make a beautiful experience out of it. What I then, as you just read at the beginning.

[00:30:19] I post it on Facebook. That's primarily for me, of course. I use it as a flight log, and for me to look back on. I've already experienced all of this. I always enjoy reading through it. But also, especially for my fellow flyers, but also for those who don't fly. So, the ones who know me. To show them how enthusiastic I am about it, and the beauty of the whole thing. Because paragliding isn't just beautiful. We know that. And when we're represented in the media, we're usually represented negatively. That's clear, too. Or it has to be totally spectacular. And I always say: for me, paragliding is banal. It's like riding a bicycle in the air.

[00:31:06] Most people don't believe that. But that's actually how it is. In terms of speed and everything else, that's how it is for me now.

[00:31:15] Cycling in the air. And to show people that it's not something spectacular. Something totally dangerous. Where you put your life at risk. We can get to that right away—how I came to see it this way. Like, that I also respect limits. And so on. So that it's reasonably safe. But that's what I want to convey. I want. I want. I want to convey the beauty of flying to people. That it can be a great hobby if you observe limits and rules.

[00:31:50] And that it is a source of energy.

[00:31:53] **Lucian Haas:** And that it's a source of energy. Well, you're a very positive person. That's why I've known you for a long time.

[00:31:59] Your Facebook posts are actually always an outburst of joy. Your

[00:32:05] **Ralf Boehm:** Your Facebook posts are actually always an outburst of joy. Like that.

[00:32:05] **Lucian Haas:** roughly. They just spray like that. With all those ones where you say, okay, I'm in Saarland. Not in Saarbrücken, but in Saarland in Krikl. Or whatever it's called. That's where I landed. I saw the train station. And then the train and everything else left right away. It all sounds like you're always very lucky. So that you're always experiencing a lot of happy moments. So that you're always experiencing a lot of happy moments that also have to do with luck, like coincidences. Have you ever had a real flop with all of this? That you were standing somewhere in the middle of nowhere in the Eifel and really realized that you were standing somewhere in the middle of nowhere in the Eifel

[00:32:38] **Ralf Boehm:** and really realized. My biggest flop, although it's really a minor one. My biggest flop, although it's really a minor one. That I once stood near the Nürburgring for two hours. That I once stood near the Nürburgring for two hours. In the wrong place. Keep your fingers crossed, nobody did. Only a few English people then had their fun with me.

[00:32:57] **Lucian Haas:** Did they drive past five times or what? That

[00:33:00] **Ralf Boehm:** was the worst thing I've experienced so far. Two hours? Yes, and after that, another plane actually picked me up and that was it. Why are you saying

[00:33:10] **Lucian Haas:** the wrong spot?

[00:33:11] **Ralf Boehm:** Exactly, you have to think a bit strategically and look and consider. The smaller the road, the more likely someone will take you with them. So don't choose a federal highway, they drive

[00:33:21] **Lucian Haas:** everyone's zooming past you at 90 and they have...

[00:33:22] **Ralf Boehm:** Yeah, exactly, that's how it is. That's one example. And you can do that, there are several strategies, exactly. For example, what else? Approaching people, if you do that. Most of the time, if you approach them in a friendly way, you can get into a conversation with most of them, for example.

[00:33:40] What other strategies are there?

[00:33:43] **Lucian Haas:** Do you have a sign? I mean, there's something like a "take me with you" sign and other stuff. I have one.

[00:33:47] **Ralf Boehm:** I got one from my brother-in-law at some point, I had it with me two or three times, but it was just so cumbersome to unpack, and I also don't know if they can really see that from a distance, I can't say. No, you have to stand by the road, for example, without a canopy, without sunglasses, with a friendly face. And

[00:34:03] **Lucian Haas:** thick... So do you show your big backpack too? Yes,

[00:34:05] **Ralf Boehm:** it's lying there

[00:34:06] **Lucian Haas:** mostly next to me, yeah, yeah. I mean, you could also say I hide it at first, because otherwise they might get scared, oh, there's such a big backpack, I can't take that with me. No, I always leave it

[00:34:14] **Ralf Boehm:** nice with me.

[00:34:15] **Lucian Haas:** Is it maybe also an attraction, like them saying, "Who's that with such a big backpack?"

[00:34:18] **Ralf Boehm:** Yeah, maybe I am, exactly, maybe it also makes people curious, like, what kind of person is that, yeah.

[00:34:26] Interestingly, I also ended up once standing on the side of the road and then an old man pulled over and said... He picked me up because of that, not because of your bag, but because I saw your shoes, what kind of hiking boots you were wearing, or that you were wearing hiking boots. And then he took me along. So sometimes it's banal things, yeah, but it happens again and again. And actually, it's been very, very, very rare that hitchhikers haven't picked me up. But actually, the further inland, in the countryside, in the Eifel—we usually fly in the Eifel, if we think about the airfields we... we have here locally or I have locally,

[00:35:08] the more rural it is, the easier the whole thing is, yeah. Or that you just go into the village and get into a conversation and ask where the next bus stop or the next train station is. No problem, then I would have just driven to the next station with the Probe or... Probe? What is that? It's like a faster car. Ah, yeah. Yeah, I think so. Yeah, that's it. I'd already had one, or I've even been in one, not a Mini, but one of those little Mercedes, like a Smart, that already had its mountain bike in the back and still had room for me and my glider. So it's incredible who you can all fit with and who takes you along. And my experience shows that women take you along more than men do.

[00:35:56] That's also very surprising to me, because I thought, like, men could come across as a bit threatening. And because of that, the women wouldn't stop. So most of them are women who give you a lift. So, interesting stories. And the interesting thing is, as soon as you're in the car, you start telling stories. I don't stop telling them. Sometimes you're sitting somewhere,

[00:36:22] **Lucian Haas:** they've already arrived. The train has already left and you say, oh crap, I missed it. And you're always telling stories...

[00:36:28] **Ralf Boehm:** ...yet. But those are such valuable encounters you have there. And they linger. I think back to so many beautiful stories. And that wealth of experience, it stays with you. I always have, I always have this fear that sooner or later, I'm going to stop flying. And then I hope that this box of beautiful stories will still show me that it was a very, very beautiful time.

[00:36:59] **Lucian Haas:** Have you ever met people more than once? Like, someone saying to you, "Hey, you landed in my front yard three years ago or something." No, I've landed in one place too rarely for that. I haven't managed that yet. You fly a bit further every time, so you're always getting more successful.

[00:37:21] **Ralf Boehm:** Something developed there too. In the first few years, starting around 2002 when I began flying, I naturally tried to get better and better in my class, the sports class. I even managed to do that in this XT Cup. So, I was the best at the end of the season.

[00:37:41] And at some point, it shifted. Because then you were chasing the points, whether you were running or flying. And that took something away from the quality, or from the beauty of flying. And it took several years until I could live with saying, hey, it's nice if others also fly far or fly better. That doesn't change the fact that you have beautiful flights.

[00:38:06] **Lucian Haas:** I don't have to have the win of the day. But that has

[00:38:08] **Ralf Boehm:** taken. Yes, at times I wasn't allowed to look at that overview in the evening anymore. Who flew the furthest today over the area? Because then it really took away my enjoyment of the beautiful flight I had. And I'm managing that very well now. And I also notice that I've become a bit more mature in this matter. And it's not just about the distance anymore, but what I've been telling myself for a year or two now: I want to stay in the air for a long time. That's worth more to me now, if I manage it. I still love doing that. And if I can just kiss the clouds for five hours in a confined space—I mean, kiss the clouds, so flying right up to the cloud or flying around near the cloud and letting my soul dangle from above, being able to look at the landscape.

[00:39:00] And that's dreamy. If

[00:39:02] **Lucian Haas:** Would you also just fly for five hours in La Sergue or Boppart or something like that? Just "ritsch, ratsch," flying 100 meters along the edge? I would...

[00:39:11] **Ralf Boehm:** not do, no. There has to be several hundred or thousand meters of vertical distance in between. No, as soon as I have a few hundred meters of altitude, I obviously go for a cross-country flight. But it's no longer just about doing a cross-country flight, but also simply about enjoying it. And that works. And even after 30 years, I actually still manage to say that it's still a gift that it becomes more than just a glide, that it's a nice cross-country flight, or that I'm managing to fly all the way to the cloud now. And depending on the day, sometimes I also say that it's like a grace for me, something very special. And this special feeling has held up over all these years.

[00:39:59] How did you

[00:40:00] **Lucian Haas:** did you manage that? I know some people who eventually lose a bit of the fun in flying, for whatever reason. Because

[00:40:08] **Ralf Boehm:** I've always taken a look at what's important to me or what's less important and readjusted things. At the beginning, the main thing for me was just being able to get into the air at all. So, I could make use of every flying day.

[00:40:23] **Lucian Haas:** I have to drive out into the field.

[00:40:24] **Ralf Boehm:** So the effort, for example, the only flight area that was nearby back then where I dared to go was La Sergue. And there's the river in between and no bridge. And back then there was... there was a Klabautermann who ran... a small ferry. He had this little ferry at his floating pub, and then I had to walk there. He would ferry me across, and I did that sometimes four times a day.

[00:40:48] The main thing was that I was in the air. And most of the time, the flights lasted two to three minutes.

[00:40:53] **Lucian Haas:** Gliding over the Moselle, landing on the other side, waiting for the shuttle to finally head off again, and then hiking back up on the other side.

[00:41:00] **Ralf Boehm:** Then climbing back up for the next flight. And exactly that... eventually wasn't enough. And especially in La Sergue, I learned a lot. I also learned to get to know the wind or to see how much the leaves have to rustle for me or the tree to shake, so that I can also soar there, or that I noticed, okay, a thermal is coming here, you fly into it and you can then start in there and gain height to then land perfectly afterwards. That is terrain where you can do that. And at some point I realized, okay, or I realized, if I do this and that now, then it could be that I really catch a good day here and then head out nicely on the route. That developed, and that's how I progressed.

[00:41:45] And later, when I realized that you just can't fly much further around here. We have the airspaces, which limit the whole thing quite a bit. For example, of course, you could always push that further, saying, yeah, you can't go straight, but just go around the airspaces. That, of course, people tried to do. But eventually, you hit your limits, including your performance limits. So, I didn't just keep developing myself. To say, okay. So, performance techniques. Performance techniques, yeah.

[00:42:24] **Lucian Haas:** Otherwise, you've already evolved if you say you've actually changed your attitude.

[00:42:28] **Ralf Boehm:** Exactly, I can fly beautiful routes, exactly. But there's not much more to it now. But you can look again at how I just put it, okay, the points aren't everything, but maybe the surroundings or seeing the whole thing as an event and also enjoying the day as a whole. Because it is a great story, not having to work, but being out in nature that day, being allowed to hike, being allowed to fly, having encounters with people and being allowed to spend a beautiful day that gives you your strength back.

[00:43:02] **Lucian Haas:** Now you hinted earlier as a topic that over time you've learned to somewhat limit the risks associated with flying. Yes. How did you do that, or what insights did you have? Did you perhaps at some point have something where you'd say, that was a really negative experience regarding risk? Like, did you ever actually get injured while flying and say, I have to do something differently? Or how did that happen? I have...

[00:43:29] **Ralf Boehm:** I was very lucky that I was never seriously injured. That's possibly... that's due to luck, in any case.

[00:43:38] **Lucian Haas:** So there were hard landings, but nothing happened. Hard landings

[00:43:40] **Ralf Boehm:** ...there were, but nothing major happened to me. Tree landings too, of course, I've had it all. But over the years, I've seen many pilots come and go who often got overwhelmed, especially with the equipment.

[00:43:57] Or rather, that they just challenged conditions that overwhelmed them. The weather conditions, the conditions. At the launch site or in the air. And for me, some things were very clear. I wanted to do it reasonably responsibly, so that I can still get into the air tomorrow and continue this hobby tomorrow. I also see it as a responsibility toward my family. And I always thought about what it takes to have a good time. Accordingly, I chose my equipment. There were very many who, after the training, chose very quickly to switch to hotter gear. To paragliders that are good

[00:44:42] ...were, but overwhelmed the new pilots. And I've seen many people have a negative experience, who also got seriously hurt and then quit. And I always wanted to have the possibility of practicing this beautiful hobby in the long run, so I set my limits like that, saying, among other things, I fly 1-to-2 gliders back then and now the B gliders. That's completely enough for me, for what I do. I claim anyway, for our terrain here in the Rhineland-Moselle, for most of the ones I know here, for 90 percent of the pilots, these gliders—so these A gliders or B gliders—are enough to experience super beautiful things and actually everything that you might also be able to experience or live with C and D gliders.

[00:45:38] You have less stress. I feel so comfortable under a B-glider. I've also had a C-glider for a few years now. I only fly it when I know it's reasonably calm and that I can handle it. I've never had a bad experience with this C-glider either. But I just feel more comfortable under a B-glider from the start and at all times.

[00:46:06] That's why I might not have the intensity I've experienced in the right situations, because I haven't had a flight situation where I said, "Now I'm just the one reacting and fate decides." I don't think I've ever experienced that in all this time. But it also means flying a lot, flying over and over again, dealing with these issues, respecting limits, and then ground handling. Ground handling. Doing that for sure. Besides the flying itself, I think it's a super nice way to do it too.

[00:46:48] And everything you learn in ground handling can also be applied in the air. Luckily, many, many years ago, I got to experience King—I got to experience Mike King. And at the Wasserkuppe, I took part in a... a kiss.

[00:47:12] It rained for two and a half days. And there were only eight participants. And he motivated us so much. And I was so blown away by that. And with such great ideas. We were tumbling around with wet gliders, we were tumbling around and having our fun. And I was so fascinated by Mike King back then because he motivated us so much. And he could have also said, yeah, shitty weather, let's call it off. No. And luckily we also have a site nearby, a practice site. It's called Rodenbach. And I go there very, very often. The nice thing is, I stand on a stepladder in my yard and look over with binoculars. And then I see, okay, there are paragliders lying there.

[00:47:58] And I see how they're lying, whether they're hanging in the air, how they're positioned. You can

[00:48:02] **Lucian Haas:** recognize the wind direction. You can

[00:48:03] **Ralf Boehm:** ...recognize everything. And I think, yeah, it's worth it. I get on my bike and I'm in this terrain about forty-five minutes later. I'm lucky that it's all nearby. But I also tell everyone who is starting out or finishing their training—many people contact me because I'm the flight terrain manager, the terrain coordinator for the Rhein-Muslaner area. And they ask, where can you fly? And I always say, there are options here or there. But you also always have the possibility to practice there, no matter what. In zero wind, even with a tailwind. You can practice there at any time. And those who do that will have success experiences very quickly. Especially in our terrains when the wind is a bit stronger.

[00:48:49] The launch sites are very small, and that can be very tricky sometimes. And you immediately see who has practiced a lot on the ground and who has mastered it. And it's super fun. And these are things I do regularly. So ground

handling until today. Flying a lot. Pushing limits. Staying within the limits of the equipment, so the paragliders shouldn't overwhelm me. I have to be able to rely on the glider to respond to me, and I believe that's working. And these are all the components that will hopefully allow me to keep doing this relatively accident-free for the next few years. Something can always happen. I've really been very lucky.

[00:49:34] That has to be said. Of course, I've pushed my limits too, but thank God, nothing happened to me because of it.

[00:49:41] **Lucian Haas:** What about other flying regions? I mean, we're talking about the Mosel, Eifel, and other areas all the time here. How often do you ever say, "I want to go, in quotes, like you might have thought before, where you can only do it there—like, really fly. I want to go to the Eifel, I want to go to the Alps," and stuff like that?

[00:50:01] **Ralf Boehm:** Since I have a family, it was of course great for me to have these flying areas right on site. That's where I spend most of my time. About 90 percent of my flights are done there. Of course, we also—I also—travel around. I know quite a few flying areas in Europe as well.

[00:50:25] When I—when we were traveling with the family, or when I'm traveling with my wife now, the glider is of course always with us. Your sons are out of the house. The sons are more or less out of the house, exactly. And the older one, by the way, is also a glider pilot. He's currently making his way toward the Alps again. And the glider is always with him. Although, when I'm traveling with the family, it's primarily a family vacation. And then it has no priority at all. And then it was for two weeks, one or two afternoons, where I treated myself and asked the family to put up with me going flying again. That means it was also a balancing act between spending time with the family and time spent flying. And that's usually how it is.

[00:51:10] But it's also been the case that I've gone flying there. Now that the kids are out of the house, it's happening again that I'm out in the Alps more often. But I've also been in Norway and Sweden with the glider. I'm out at the dune quite a bit, in Denmark or in Holland.

[00:51:28] I've even flown in Iceland. Besides the other well-known hotspots, of course in the Alps. I know those, of course, too.

[00:51:36] **Lucian Haas:** I know your wife doesn't fly that much. No. How?

[00:51:41] Did you manage to make it so that she didn't take it badly, this hobby of yours that's so fascinating to her and maybe also very consuming for a while?

[00:51:52] **Ralf Boehm:** You just mentioned luck. I've been very lucky, especially with my wife. Luckily, she met me just as I was in that hot phase.

[00:52:02] **Lucian Haas:** She knew what she was getting into. In '97,

[00:52:04] **Ralf Boehm:** I started, I met her. She knew. And still, I'm so glad she told me. That she wished it for me, and still does, and that she was very generous at times. I did overdo it sometimes, especially in the early years. And she bore it, she put up with it. Because when my son started flying, I noticed how worried I suddenly became about him. And sometimes, when he had his license and we were flying together, I'd go down to land because I couldn't take it anymore, because I was so worried about my son. And then I thought, what did my wife have to put up with all those years? And she bore it.

[00:52:49] And my son has been on a glider since he was 14, and he did ground handling before that. So he's been involved with paragliding somehow since he was 9.

[00:53:00] **Lucian Haas:** So he grew up with it; actually, you shouldn't have to worry because you're saying if someone is into it, then they probably...

[00:53:06] **Ralf Boehm:** too. Yes, of course. And in terms of ground handling, he's a thousand times better than I am. But yeah, and she's put up with all of that. And what... what has always been an issue for me, and I'm saying this right now, for those of you who are starting out and are all fired up: make sure you're always earning enough social points at

home. Social points? What do you mean by that? What I mean by that is that it's not just about paragliding; if you only focus on paragliding, then one thing or another might potentially fall apart, which I've experienced myself. So, every now and then, skip a flight and do something nice with your wife or your family. And maintaining that balance, I think, is also that great art. The great art of saying, yes, I have a family, friends, I have my job, and I have my passion for flying.

[00:53:55] And keeping that balance isn't easy at all. I hope I've managed it better over the last few years. And I'm glad my wife still supports that to this day. Not just supports it, but also occasionally says, Ralf, go fly already. You

[00:54:11] **Lucian Haas:** ...annoying. You're annoying. I can tell you're missing something. You come home a bit more satisfied. So she notices it positively, that you're really more balanced or whatever. Yeah, definitely.

[00:54:24] Ralf, with so much luck at the end, I'd just say we'll leave it at that for this podcast. Thanks for sharing. Yeah. I think some people might even have a bit of fun themselves right now. I'll try that out too. Not driving to the launch site and then seeing myself forced to land there again, but I'll see which launch site I can get to in some other way and then really fly out on a little overall adventure and come back and do something like that. I'd wish that for everyone.

[00:54:56] That was Ralf Böhm. Before I point out the funding opportunities for Lu-Glidz and Podz-Glidz as usual, I'll just let Ralf have the floor one more time. Because at the end of the podcast recording, he told me,

[00:55:09] **Ralf Boehm:** There are so many people who have such beautiful stories to tell. I think it's so great that you do this. That you pull that out of them. And that is really something special. In the past, there were things like paragliding magazines and so on. You don't need any of that at all. But what you pull out of people like that, I think it's great. From the whole world of paragliding, as you always say. From the cosmos. And I find that so beautiful. And it shows all the different facets. And exactly, this here was just one small facet.

[00:55:41] **Lucian Haas:** If Podz-Glidz is also valuable to you,

[00:55:46] under the Support section, you'll find all the necessary information and links on how you can keep this project alive with a financial contribution of your choice, whether large or small. I want to thank all the supporters. See you soon. Enjoy the freedom of flight in all its facets. Ciao. Your Lucian.

Français

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

Show notes

Ralf Böhm renonce à la voiture pour se rendre dans ses sites de vol régional. Cela lui donne plus de liberté pour le vol de distance

Il y a des personnalités de l'aviation pour qui la passion du vol jaillit directement du cœur jusqu'à la langue. Et ce, même après 30 ans. Ralf Böhm de Mühlheim-Kärlich près de Koblenz en est un exemple. Je le connais de mon club voisin, les Fliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn. Là-bas, il ne se contente pas de coordonner l'entretien du terrain avec beaucoup d'implication, mais il est surtout pour beaucoup un motivateur et un modèle pour le vol.

Cela s'applique également à son approche particulière de l'aviation. Ralf renonce ces dernières années, si possible, à se rendre aux sites de vol en voiture. À la place, il monte sur son vélo, prend le train et le bus et adore bien sûr aussi le Hike and Fly.

Ce qui semble long et pénible fait partie pour lui de l'expérience globale de l'aviation. D'autant plus qu'il peut partir sur la piste avec beaucoup plus de liberté sans voiture. À la fin, après un atterrissage quelque part, ce sont souvent les rencontres amicales avec des inconnus qui lui procurent encore, des jours plus tard, le plus grand sourire.

Dans cet épisode 168 de Podz-Glitz, le 58 ans raconte tout cela. Il s'agit notamment de la manière dont il parvient à concilier addiction au vol et sens de la famille, soif de performance et réduction des risques.

D'ailleurs : Dans l'épisode 128, j'avais déjà reçu un Ralf Böhm en tant qu'invité. C'est le même nom, mais une personne et une histoire complètement différentes.

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 : With You | Artiste : Everet Almond

Bibliothèque audio YouTube

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

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 Ralf Böhm :

- Facebook : <https://www.facebook.com/gs.fliegerralf>

Transcript

[00:00:02] **Ralf Boehm:** Et je suis atterri et les enfants ont accouru vers moi. Un petit Felix s'est approché, m'a regardé avec de grands yeux et a demandé : « Est-ce que tu es mon cadeau d'anniversaire ? » C'était une phrase tellement mignonne, elle m'est restée en tête jusqu'à aujourd'hui. Cinq minutes plus tard, j'étais assis avec les enfants et certains parents autour du feu de camp, une saucisse à la main et un punch Exotic pour enfants, et j'ai dû leur expliquer quel genre de pilote je suis, ce que je fais là et comment ça se passe.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires venues du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Ralf Böhm. Et je suis Lucian Haas. Il y a des personnalités de pilotes chez qui la passion du vol jaillit directement du cœur jusqu'à la langue. Et ce, même après 30 ans. Ralf Böhm de Mülheim-Kerlich près de Coblenz est d'une telle simplicité. Je le connais de mon club voisin, les Fliegerfreunde Rhein-Moselan. Là-bas, il ne se contente pas de coordonner l'entretien des terrains avec beaucoup d'investissement, il est surtout pour beaucoup un moteur de motivation et un modèle. Cela s'applique aussi à sa manière particulière d'aborder le vol. Ces dernières années, Ralf renonce autant que possible à prendre la voiture pour se rendre sur les sites de vol.

[00:01:30] À la place, il prend son vélo, le train et le bus, et il adore bien sûr aussi le hike-and-fly. Ce qui peut paraître long et pénible fait partie pour lui de l'expérience globale du vol. D'autant plus qu'en étant sans voiture, il peut se déplacer plus librement sur le site de décollage. Finalement, après un atterrissage au milieu de nulle part, ce sont souvent les rencontres sympathiques avec des inconnus qui lui font encore sourire plusieurs jours plus tard. Dans cet épisode 168 de Podz-Glitz, le quinquagénaire nous raconte tout cela. On y parle notamment de la manière dont il parvient à concilier passion pour le vol et sens de la famille, ambition et réduction des risques. D'ailleurs, j'avais déjà reçu un Ralf Böhm en invité lors de l'épisode 128.

[00:02:18] C'est le même nom, mais une personne et une histoire complètement différentes. Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. Tu trouveras comment faire sur la page Förder du Gleitschirm-Blog Lu-Glitz.

[00:02:34] Ralf, j'ai regardé sur Facebook tout à l'heure. Mhm. Et tu postes toujours avec plaisir sur tes vols, comment tu y vas, ce que tu y vis, tout ça. Et tu as écrit un très beau post. C'était l'un de tes derniers vols et j'ai juste envie de te le lire.

[00:02:52] **Ralf Boehm:** Oui, je suis

[00:02:54] **Lucian Haas:** je suis curieux.

[00:02:56] Enfin, le train circule à nouveau dans la vallée de la Lahn. Travaillé jusqu'à 14h15, à la maison à 14h30, je fais mes affaires, à vélo à 14h50, à la gare à 14h58 et à 15h00, presque à l'heure, arrive le train. 15h45 à Nassau, tranquillement en une demi-heure jusqu'au décollage, sachant que c'est de toute façon encore trop tôt. Décollage vers 17h15, atterrissage à 20h30, je fais mes affaires, retour à la gare. Le train arrive à 21h15, 22h à la gare de Mülheim-Kärlich, trois kilomètres à vélo jusqu'à la maison, à 22h10 je peux m'ouvrir une bière fraîche.

[00:03:41] Je suis content d'avoir essayé, je n'attendais rien et j'ai été récompensé par un vol en triangle de plus de trois heures. Ralf, à quoi ressemble une journée de vol typique pour toi ?

[00:03:53] **Ralf Boehm:** Ça peut arriver qu'une journée de vol ressemble à ça pour moi. Ça dépend toujours si j'ai beaucoup ou peu de temps ce jour-là. Mais en fait, j'essaie aussi d'optimiser le temps, genre, d'okay, je sais que toute la journée n'est pas flyable, par exemple juste à Nassau, c'est un site pour les vols du soir. Et là, je me demande si je peux encore m'y rendre après le travail, et idéalement, comme je le souhaiterais, avec les transports en commun, à vélo ou à pied, pour avoir ensuite sur place, espérons-le, des conditions de vol qui permettent de rester plus longtemps en l'air. C'est aussi mon objectif, rester plus longtemps en l'air que ce qu'il faut pour s'y rendre et revenir.

[00:04:45] Alors, tu veux toujours voler plus longtemps que le temps de trajet ? C'est clairement toujours l'objectif. Et ça marche d'ailleurs très souvent quand je choisis les bons sites de vol. Nassau n'est pas un bon exemple pour ça. Là-bas, les vols sont généralement plus courts.

[00:05:01] **Lucian Haas:** On dir semble avoir réussi, du moins assez bien, ce soir-là. Oui. Tu dis que tu essaies de voler plus longtemps que de conduire. Oui. En même temps, tu dis que tu essaies aussi toujours d'y aller en transports en commun. Comment est-ce que ça s'articule ? Parce que généralement, d'accord, les transports en commun, si on dit que j'ai un petit site de vol où je sais que je peux y aller en dix minutes en bus, ce serait peut-être facile à mettre en œuvre. Mais autant que je sache, tu ne te rends pas seulement sur un petit site près de chez toi, mais en fait sur tous les sites de vol que tu peux dénicher dans ta région, ici autour de Koblenz.

[00:05:40] **Ralf Boehm:** Oui, c'est ça. Mais il faut peut-être préciser que, oui, avant, quand je prenais la voiture, c'était généralement le cas que je restais plus longtemps en l'air que dans la voiture. Et ça arrive parfois aussi maintenant, parce que je vais plus souvent dans les aérodromes en transports en commun et que j'essaie, entre autres, de rentrer en avion. Du coup, le trajet retour n'est plus du tout unique. Ce n'est pas à compter, techniquement, parce que je l'ai fait en volant. Ça arrive encore régulièrement. Et surtout, c'est aussi le cas quand je fais du vol de distance, c'est ma discipline préférée,

[00:06:26] je ne suis plus attaché au site de décollage d'où je pars, parce que je n'y ai pas de véhicule stationné ; je pars simplement, je regarde où je peux aller et j'essaie ensuite de rentrer par le train, le bus ou en faisant du stop. Ça a aussi changé de manière assez marquée le vol de cross-country pour moi.

[00:06:49] **Lucian Haas:** pour moi. Cette idée d'aller principalement aux sites de décollage avec les transports en commun, comment est-ce arrivé ? Je veux dire, c'est généralement beaucoup plus contraignant. C'est tellement facile de monter dans la voiture et de se dire : je vais aux sites de décollage. Qu'est-ce qui t'a motivé ?

[00:07:09] **Ralf Boehm:** Il y a eu des périodes où le vol seul était le plus important pour moi. Et après le travail ou quand j'étais libre, direct dans la voiture, le plus vite possible vers le site de vol et puis, l'essentiel, décoller et voler. Parfois, je me suis mis moi-même sous stress et sous pression, et ça a changé. Heureusement. Pour moi, le vol a toujours une grande importance, mais tout ce qui l'entoure en fait désormais partie aussi. Ça veut dire que je fais une journée de vol qui se compose de... justement de cette partie, comment j'y vais ? Idéalement aussi à vélo ou à pied ou en tout cas avec les transports en commun et puis à pied jusqu'au sommet.

[00:07:57] Le vol et ce qui suit, ce qui se passe après le vol, ce qui est parfois encore plus passionnant que le vol lui-même. Pour moi, c'est devenu un ensemble, et c'est plus intéressant que ce que j'avais avant. C'est aussi le fait de bouger, de prendre son temps, de mériter le décollage en permanence et les expériences que l'on vit quand on est allé en distance, ce qui arrive ensuite. Ce sont souvent ces moments qui restent le plus en mémoire.

[00:08:37] **Lucian Haas:** quand il s'agit du vol lui-même. Tu as certainement pas mal de choses à raconter, mais on y reviendra peut-être un peu plus tard. Je veux d'abord regarder. Tu as dit que ça a changé avec le temps. Ça veut dire que tu étais très focalisé sur le vol, tu as dit. Avec le temps, de quelle période parle-t-on exactement ? Ça fait combien de temps que tu voles ? Raconte-moi un peu tes débuts. Oui. Et quand est-ce que cette phase de maturité, ou comment on veut l'appeler, arrive ? Le "Elder Statesman" qui dit un jour : "Maintenant, je vole un peu plus relax et je recherche l'expérience globale". Alors, comment ça s'est développé ? Oui,

[00:09:12] **Ralf Boehm:** Alors, il y a eu énormément de phases. Je vole depuis 97. Oh, ça fait 28

[00:09:18] **Lucian Haas:** des années. Oui,

[00:09:20] **Ralf Boehm:** ça fait déjà un moment. C'était une crise à l'époque. Parfois les crises, non, en fait les crises sont toujours bonnes. À l'époque, je venais de rompre et mon ami, mon meilleur ami aussi, au même moment. C'était très bien. On a vu une annonce dans le magazine allemand Herbergswork. Faire du parapente dans la Forêt-Noire. On l'a fait. On a fait une formation là-bas à Schönau. Et ça nous a tous les deux pas mal accrochés. Et oui, c'était le début. En 97, ça a duré un an et demi avant que j'obtienne mon brevet. Le chemin vers la Forêt-Noire était long. Les jours de vol étaient peu nombreux.

[00:10:06] À l'époque

[00:10:06] **Lucian Haas:** encore en voiture, non ?

[00:10:07] **Ralf Boehm:** À l'époque, j'y allais aussi en voiture, en fait. Et le rendement n'était pas terrible. En 99, j'avais mon brevet. Et à ce moment-là, il y a eu une rencontre sur la Moselle, en face de La Sergue. J'étais de l'autre côté de la Moselle pour le travail et j'ai vu un parapente dans le ciel. Je me suis dit : quand est-ce qu'il va atterrir ? Il est resté en l'air pendant une demi-heure. J'ai fini mon travail rapidement et j'ai attendu que le parapentiste atterrisse. C'était le président du club de l'époque, le Rhein-Mosel-Lahner. Il m'a directement parlé de la thermique, il le savait. Il a vu que j'étais très intéressé. C'était Werner Schmidt, le président de l'époque.

[00:10:53] Et là, je n'ai pas pu lui échapper. Il m'a tout de suite demandé si je ne voulais pas rejoindre le club. Je l'ai fait. Il m'a tendu un guide de terrain. Et c'est comme ça que je me suis retrouvé sur place. Ou alors, je me suis rendu compte que l'on pouvait voler ici, sur place. Jusqu'à ce moment-là, ce n'était pas du tout clair pour moi. On pense toujours qu'il faut aller dans la Forêt-Noire. Qu'il faut aller dans la Forêt-Noire, dans les Alpes ou ailleurs où il y a de hautes montagnes. Et le fait d'avoir ces possibilités juste ici, c'était nouveau pour moi. Et je pense que c'est aussi la raison pour laquelle je vole encore aujourd'hui. Parce que c'est ça qui est beau. Je peux me rendre dans une zone de vol en un rien de temps. Si je prends la voiture, il faut une heure et quart.

[00:11:42] C'est le terrain le plus éloigné que j'utilise habituellement sur la Moselle. Le terrain suivant est à dix minutes en voiture ou une heure à vélo. Jusqu'au

[00:11:52] **Lucian Haas:** décollage alors ? Jusqu'au

[00:11:53] **Ralf Boehm:** décollage. C'est le Rosenberg à Kurven-Gondorf. Alors je suis directement au décollage, j'ai mon vélo au décollage et je peux ensuite voler. Parfois, ça marche et j'atterris en haut de la Top. Ou alors j'atterris sur une rive de la Moselle et je remonte à pied. Et je rentre ensuite à vélo. C'était nouveau pour moi. Et ensuite, j'ai testé tous les sites de vol. Et en 2002, une belle coïncidence, j'ai eu mon premier enfant et je suis parti en congé parental. Et deux ans plus tard, mon deuxième fils. Et le congé parental a duré cinq ans. Et je ne peux que conseiller à tout le monde : prenez un congé parental. Alors, vous pourrez peut-être aussi souvent prendre le large. J'ai...

[00:12:37] Tu les as emmenés avec toi ? Je les ai emmenés avec moi. Tu les as confiés à tes parents ? Non. Oui, parfois aussi, quand il fallait vraiment aller voler. J'ai aussi emmené le petit. Après un an, il connaissait déjà tous les sites de vol dans un rayon de 150 kilomètres. Il les connaissait tous. Il devait bien les connaître.

[00:12:55] **Lucian Haas:** Bien sûr. J'ai... Je me suis décollé au décollage et j'ai dit : Papa va juste faire un petit tour. Ne criez pas. Je reviens dans une heure.

[00:13:00] **Ralf Boehm:** Je ne vais pas vous en parler maintenant. Non. Mais heureusement, j'avais bien sûr ma femme en arrière-plan. Et mes... mes parents, qui s'occupaient aussi des enfants pendant ce temps. Oui, c'était une très belle époque. Et surtout, j'ai appris dès le début, parce que c'était aussi en semaine, à voler de manière autonome et indépendante. C'est différent d'aujourd'hui. On avait peu d'informations au total, surtout au niveau de la météo. Et on était alors livré à soi-même et il fallait essayer. Il fallait voir. Et j'ai exploré les zones de vol. C'est ce que j'ai appris et découvert par moi-même. Et je devais toujours décider pour moi-même : est-ce que je prends les airs maintenant ou est-ce que je ne le fais pas.

[00:13:46] Et ce que je ne peux pas vraiment révéler, c'est le peu de moyens dont je disposais. De temps en temps, je recevais un fax du Deutscher Wetterdienst via mon lieu de travail. À l'époque, ça coûtait une quarantaine de pfennigs.

[00:14:03] **Lucian Haas:** Et là, il était écrit... Je crois que ça s'appelait "Fax Polling". On pouvait appeler un numéro, puis ça nous rappelait en quelque sorte et on recevait ce fax.

[00:14:12] **Ralf Boehm:** On recevait ce fax sur du papier thermique et il y était écrit : vol à voile, météo instable, c'est vaguement flyable. Au moins pour les planeurs. Ça veut dire qu'avant, c'était vraiment du "try and error". Et oui, on allait très souvent sur les sites de vol. La moitié du temps, ça ne marchait pas du tout pour décoller. Et de temps en temps, ça finissait par marcher. Mais la plupart du temps, c'était du vol plané et ça allait quand même. Mais avec le temps, on a fini par découvrir quand ça allait un peu mieux. Ou alors, à un moment donné, j'en avais marre de devoir toujours remonter en altitude, et j'ai essayé de rester plus longtemps en l'air. Ça s'est installé assez rapidement par la

suite. Et les courts vols planés sont devenus des vols de plus en plus longs en durée.

[00:15:00] Et j'ai aussi commencé assez vite, c'était en 2002, à faire du vol de distance. Pour mes standards, c'était rapide. Mon premier vol de distance, de 2,5 kilomètres au départ de La Sergue, s'est terminé à Wierschem. Je me suis posé là. Quelqu'un m'a vu et a dit : « Waouh, tu es parti de La Sergue ? C'est super loin. » Oui, 2,5 kilomètres. 2,5 kilomètres. À l'époque,

[00:15:24] **Lucian Haas**: était-ce probablement ?

[00:15:25] **Ralf Boehm**: C'était loin du bord de la Moselle, vers l'arrière-pays. Et c'était déjà une grande différence en soi. Alors là, je me suis permis de m'éloigner. Peu importe si c'était 2,5 ou un peu plus après. Quel est ton record aujourd'hui ? Enfin, dans nos régions ? Dans nos régions, je ne veux pas exagérer, je crois que c'est autour de 130, je pense que j'ai fini par voler jusqu'au-delà d'Aixche depuis la Moselle. Depuis la Moselle. Oui, exactement. Et ça fait déjà longtemps, plusieurs heures. Ça marche plutôt bien maintenant. Au fil des années, de temps en temps. Mais ça s'est développé très lentement. J'en suis très reconnaissant. Il y en avait un dans notre club, il s'appelait Ronny. Il était l'un des très rares à avoir eu l'idée que s'éloigner de la pente pouvait être amusant.

[00:16:17] Et il a vu que j'aimais aussi prendre l'air et voler longtemps. Et il avait déjà l'air ambitieux à l'époque. Et puis il m'a dit : « Essaie donc ça ». Et là, c'est devenu tout nouveau, je crois que c'étaient les Moselfalken qui ont lancé le XC-Cup à l'époque pour ces

[00:16:34] **Lucian Haas**: Le XC-Cup est, on peut simplement l'insérer, une compétition de vol de distance régionale qui couvre désormais presque toute la zone centrale et les plaines d'Allemagne, c'est-à-dire surtout les zones de moyenne montagne. Exact, tout à fait.

[00:16:48] **Ralf Boehm**: Et ça avait commencé par ces zones de la Moselle, mais maintenant ça couvre en fait une très grande région. Et ça m'a... ça m'a intéressé et attiré, et c'est là que j'ai commencé. Et en fait, les premiers parcours sont arrivés. Et maintenant arrive l'un des premiers moments forts que j'ai eus. Et ça a moins à voir avec le vol qu'avec ce qui s'est passé après. Mais ce qui a beaucoup contribué à ce que je ne me contente pas de faire du vol de parcours, mais que je me dise que c'est tellement beau et que c'est l'un des plus beaux aspects du vol, c'est que j'ai fini par décoller de la Moselle jusqu'à derrière Bonn.

[00:17:35] Oberdres, c'était le nom de ce village, une grande prairie, des enfants qui... Enfin, j'habite à Bonn, mais je ne connais pas Oberdres. Mais est-ce que c'est vraiment un village ? Entre Rheinbach et Bonn, quelque part, je ne sais pas. Et j'ai vu une grande prairie. Et sur cette prairie, il y avait des enfants qui couraient partout. Et ça descendait, et je me suis dit : "Allez, tu vas atterrir ici, tu as de la place et en plus tu as des spectateurs." Et j'y suis arrivé. J'ai atterri et les enfants ont accouru vers moi. Un petit Felix est venu vers moi, m'a regardé avec de grands yeux et m'a demandé : "Tu es mon cadeau d'anniversaire ?"

[00:18:14] C'était une phrase tellement sympa, elle m'est restée en tête jusqu'à aujourd'hui. Et cinq minutes plus tard, j'étais assis avec les enfants et certains parents autour du feu de camp, une saucisse à la main et un punch aux fruits exotiques, et j'ai dû leur raconter quel genre de pilote je suis, ce que je fais déjà et comment ça se passe. Et ils étaient tellement intéressés. Ensuite, ils m'ont tous accompagné jusqu'à la prochaine route de contournement. Les parents se sont tordus de rire parce que j'ai dit : « Là, je m'arrête, je fais le pouce et j'essaie de rentrer chez moi. » Ça n'a pas duré cinq minutes. Puis quelqu'un s'est arrêté, un Russe, et m'a demandé où j'allais. Oui, à Milan-Kerlich. Ah, vous voulez aller à Coblenze.

[00:19:00] Vous pouvez me déposer à Milan-Kerlich. Et cette expérience m'est restée en tête. C'était mon premier vol de plus de 50 kilomètres, et justement, cette expérience. J'en voulais plus. Ça m'attire tellement encore aujourd'hui. Ça n'a rien perdu de sa fascination. Et ces histoires, je pourrais en parler pendant des heures, elles reviennent sans cesse. Et j'essaie aussi de motiver nos membres du club ou tous les pilotes, tous, à essayer quelque chose comme ça. Beaucoup n'osent pas à cause de ça, parce qu'ils disent : « Je ne sais pas comment je vais revenir. » Et là, je leur dis : « C'est justement ça qui est passionnant. Et c'est justement ça qui est beau. Essaie, et tu feras tes propres expériences. »

[00:19:47] Et oui, je pense en avoir déjà motivé un ou deux à essayer eux-mêmes avec ces histoires et à se lancer.

[00:19:56] **Lucian Haas:** C'était donc ton premier grand vol de distance, celui où tu dis avoir eu cette expérience de révélation. Je peux aussi revenir en arrière. Et c'est aussi une histoire passionnante qui en découle. Comment en est-on arrivé au point où tu te dis que tu ne veux plus du tout aller aux sites de décollage en voiture, parce que ça pourrait t'apporter de nouvelles perspectives ou t'ouvrir de nouvelles possibilités ?

[00:20:18] **Ralf Boehm:** Eh bien, ces dernières années, j'essaie de plus en plus de me passer de la voiture, même en dehors du parapente, et je tente d'autres options. Aller au travail à vélo, utiliser les transports en commun. J'y arrive de mieux en mieux, et alors, il était tout naturel que je réfléchisse aussi à ça pour le parapente. Ce n'est pas si mal, car nos sites de vol, surtout dans la région Rhin-Moselle, sont plutôt bien situés près des gares, la plupart du temps, donc c'est une bonne option. En plus du fait que j'en ai souvent été témoin par le passé : on décolle chez nous à Bobbert sur le Rhin, on laisse la voiture là-haut au décollage, on s'envole, on revient un soir ou une nuit dans le noir à la gare et il faut ensuite encore remonter la crête.

[00:21:21] On monte par une crête rocheuse jusqu'au décollage pour récupérer sa voiture. Et là, je me suis simplement dit que ça devait être possible autrement aussi, et j'ai eu une expérience une fois où je suis parti de Bobbert. J'y suis allé en train, j'ai grimpé, j'ai décollé, et j'ai fait un trajet complètement différent, qui ne partait pas vers le nord ou le nord-ouest, mais plutôt vers le sud. Donc

[00:21:51] **Lucian Haas:** Bobbert est en fait un terrain d'est. C'est un terrain d'est, exactement. Il y a aussi un espace aérien où il faudrait plutôt contourner par le nord. Ou rester en dessous, ou autre chose. Mais là, tu as pris une autre route et tu es parti vers le sud.

[00:22:04] **Ralf Boehm:** C'était un vent du nord faible et j'ai quand même eu la chance de pouvoir prendre de la thermique sur ce décollage à l'est et je suis effectivement parti vers le sud jusqu'aux abords de Saarbrücken et j'ai atterri à Kirkel au bout du monde.

[00:22:21] **Lucian Haas:** Personne ne le connaît pas, mais oui. On n'en a pas besoin,

[00:22:23] **Ralf Boehm:** mais il y avait une gare, je l'ai vue d'en haut et j'ai espéré pouvoir rentrer chez moi d'une manière ou d'une autre. Ce train, qui est arrivé le soir à 7h20, est effectivement passé par Trier pour aller à Coblenche et j'étais déjà super vite, donc juste après minuit, à la maison. Si j'avais encore dû aller chercher ma voiture, ça n'aurait pas été possible plus tard dans la journée. Et là je me suis dit, d'accord, ce serait aussi une bonne histoire si ça pouvait durer. Et on n'est plus lié au terrain d'aviation. Depuis, je vole aussi beaucoup plus souvent sur des trajets linéaires au lieu de faire des triangles. Qu'est-ce que ça signifie ? Avec le vol en triangle, j'ai remarqué que je m'étais limité moi-même.

[00:23:12] Je veux absolument retourner à la voiture.

[00:23:16] **Lucian Haas:** Donc tu ne fais qu'un petit triangle parce que tu te dis : je ne veux pas couler, je vais réussir à faire les 20 kilomètres, mais peut-être pas les 40.

[00:23:23] **Ralf Boehm:** Peut-être. Et là, j'ai la possibilité de dire : « Oh, la voiture n'est pas là. Alors je vais juste suivre la route dans une direction. » Mais ça peut quand même finir en triangle. Ça m'est aussi arrivé cette année. Alors là, je n'ai pas l'espace aérien de Spandalen juste à côté. J'ai survolé l'espace aérien de Spandalen, exactement. Et en fait, j'ai réussi à faire un triangle aussi. Il y a encore une belle histoire là-dessus. Est-ce que je peux la raconter ? Tu dois la raconter. Je t'y oblige. J'ai survolé Spandalen. Près de Föhren. Encore une fois, j'ai atterri dans une sorte de clairière. Je me suis mis au bord d'une route. J'ai montré le pouce. En fait, vingt secondes plus tard, une voiture s'arrête.

[00:24:09] Il ouvre la porte, dit : « Bonjour, je suis Ralf. » Et moi, je suis aussi Ralf. Et lui, mais je suis Ralf avec PH. Et moi, je suis Ralf avec F. Mais il ne savait pas que tu étais Ralf avec F. Non. Je ne sais pas non plus pourquoi il s'est présenté par son nom. Mais il était tellement gentil en arrivant, tellement gentil tout le temps. Il m'a pris sous son aile. Il a ensuite dit : « Je ne vais pas t'emmener à la gare, mais j'habite là-bas ou là-bas. Et tu as encore du temps, parce que je travaille pour la SNCF. On a encore une demi-heure. Je t'emmène d'abord chez moi. Ensuite, tu auras une bière. Et après, je ferai en sorte que tu sois à la gare à l'heure. » Dix minutes plus tard, j'étais assis dans son jardin, il m'a fait visiter son super jardin très bien entretenu.

[00:24:57] Et il a dit très fièrement qu'il fêtait Commun ce week-end. Sa femme est aussi venue. On m'a présenté. On m'a offert un verre.

[00:25:07] Et dix minutes plus tard, il m'a dit : « À partir de maintenant, je t'emmène à la gare. » Il m'a conduit jusqu'au quai. Il a ajouté : « Voilà, tu montes ici. Il va jusqu'à là-bas, et ensuite, s'il te plaît, tu changes pour prendre l'express. » Ce sont des histoires. Elles sont évidemment merveilleuses. Magnifiques, oui. Donc, on ne peut rien prévoir. Et puis, tu atterris vraiment à côté de vaches Highland — c'était ça. Et là, quelqu'un s'arrête et c'est une rencontre super géniale. Je lui ai envoyé des photos après, du vol vu d'en haut, de son village. Et il m'a aussi envoyé des photos de son côté. De belles rencontres qui durent, qui ont un impact et que je peux emporter dans mon quotidien. C'est aussi ça qui m'importe.

[00:25:53] Pas seulement le vol en soi, mais concevoir une journée de parapente comme un événement et en tirer profit dans mon quotidien. Et ça fonctionne très bien. Parce que, je dois encore le dire, le parapente pour moi, ça me donne de l'énergie, ça me donne de la force. J'en ai besoin aussi. C'est un pilier que j'ai là. À côté, bien sûr, de ma famille et de mon cercle d'amis, qui sont très importants pour moi, mais aussi de mon travail, qui m'est important. Je travaille au service de la jeunesse et j'aime beaucoup mon travail, même s'il peut être parfois très fatigant, voire pesant. Et pour mon hygiène mentale, pour ma santé, le parapente et ces histoires que je raconte ici,

[00:26:43] C'est un baume, une force et une énergie qui me permettent de pouvoir encore dire, à 58 ans, que j'aime mon travail au Jugendamt. Ça a forcément un lien avec...

[00:26:55] **Lucian Haas:** faire. Ça veut dire que ce genre d'histoires, c'est aussi le fait de découvrir constamment le bien en l'humain. Enfin, à travers les gens que tu croises, qui s'approchent de toi avec une bienveillance soudaine et qui te donnent en fait quelque chose que tu n'as plus qu'à accepter.

[00:27:09] **Ralf Boehm:** De toute façon. Je l'ai bien fait, évidemment. Tu le sais aussi. Quand on a un sac à dos sur le dos, on arrive vite à engager la conversation si on s'y prend bien. Et on a toujours un sujet de discussion. Oui. Je commence toujours par : j'ai un avion ici dans le sac. Et là, ils se mettent à mourir de rire. Mais on a déjà lancé le sujet. Et il y a aussi une autre histoire, par exemple. Je me suis posé quelque part dans le fin fond de l'Eifel. Un garçon regardait, il avait environ huit ans. Il a vu comment j'ai atterri, il est venu vers moi et m'a demandé d'où je venais. Je lui ai dit : je viens de m'envoler ici, à quelques heures du Rhin. Et ça lui a semblé énorme, et il est reparti avec son avion. Et puis il est revenu avec son vélo. Et cinq minutes plus tard, il est revenu avec sa mère en traîne, qui voulait savoir avec beaucoup de scepticisme quel genre d'homme bizarre j'étais et ce que j'avais raconté à son fils.

[00:28:04] Et puis elle me voit. Et je peux alors vraiment lui expliquer que j'ai vraiment volé avec ce morceau de tissu là.

[00:28:12] **Lucian Haas:** soit. Avec le

[00:28:12] **Ralf Boehm:** L'avion dans le sac à dos. Et le fait que tout soit maintenant là, dans ce sac à dos. Et que je sois maintenant de retour à la maison. J'ai réussi à arriver d'une certaine manière. Et j'essaie maintenant de trouver une gare. Et de ce scepticisme au début, on ne sentait plus rien. Elle était totalement enthousiaste que ce soit possible. Elle m'a pris avec elle. Il y avait encore plusieurs enfants là-bas. J'ai eu quelque chose à boire. Et à un moment donné, on a dit : « Et maintenant, tu montes avec nous. On descend dans le bus VW. Tous les enfants. On doit aller chercher ma fille à la gare. Je t'y emmène maintenant. Et hop. » Et c'est la prochaine belle histoire. En fait, ces histoires reviennent toujours. Et ce côté positif.

[00:28:57] Et ces belles expériences que l'on vit là. Elles ont toutes un lien avec le parapente. Sans le parapente, elles n'existeraient pas. C'est une combinaison. Et ça a vraiment évolué. Avant, c'était : direction la zone de vol. Voler le plus longtemps possible. Ou le plus loin possible. Se garer très vite après. Parce qu'on avait d'autres choses à faire. Et rentrer à la maison. Et maintenant, je prends mon temps. Je prends plus de temps. Même si, je crois, je vais moins voler au total. J'y vais moins souvent. Mais je sélectionne aussi les meilleurs moments. J'y arrive très bien maintenant.

[00:29:29] **Lucian Haas:** Quand tu dis « les meilleures parts », tu parles aussi des meilleures conditions météo ? C'est bien ça ?

[00:29:32] **Ralf Boehm:** bien sûr. Ça veut dire que je sais relativement bien quand c'est possible. De temps en temps, on entend aussi au décollage : « Ralf arrive. Ça pourrait être possible maintenant. » C'est aussi parfois comme ça. Oui. Mais

c'est déjà bien planifié. Et comme je connais très bien nos sites de vol, que je survole depuis presque 30 ans, je sais qu'un site de vol de type Nassau ne fonctionne qu'en soirée. Un site de vol de type Bobberter, en raison de ses particularités, soit à midi, soit l'après-midi. Le soir, pour chercher les retraités. On sait comment utiliser les sites. Et je l'utilise. Et j'essaie d'en faire une belle expérience. Ce que je fais, comme tu l'as lu au début.

[00:30:19] Je le consigne sur Facebook. C'est évidemment avant tout pour moi. Je m'en sers comme journal de bord. Et pour que je puisse me les revoir. J'ai déjà tout vécu. J'adore relire tout ça. Mais aussi pour mes semblables, surtout ceux qui pratiquent le parapente. Mais aussi pour ceux qui ne le font pas. Enfin, ceux qui me connaissent. Pour leur montrer à quel point je suis passionné. Et la beauté de toute cette histoire. Car le parapente n'est pas seulement beau. On le sait. Et quand nous sommes dans les médias, on est généralement représentés de manière négative. C'est clair. Ou alors, ça doit être totalement spectaculaire. Et je dis toujours : pour moi, le parapente est banal. C'est comme faire du vélo dans les airs.

[00:31:06] La plupart des gens ne le croient pas. Pourtant, c'est bien la réalité. C'est devenu comme ça pour moi, au niveau de la vitesse et de tout le reste.

[00:31:15] C'est comme pédaler dans les airs. Et pour montrer aux gens que ce n'est pas quelque chose de spectaculaire. Pas quelque chose de totalement dangereux. Où on met sa vie en jeu. On pourra tout de suite en parler. Comment je suis arrivé à ce stade. À ce que ça soit comme ça pour moi. C'est-à-dire que je respecte aussi des limites. Et ainsi de suite. Pour que ce soit raisonnablement sûr. Mais c'est ce que je veux transmettre. Je veux. Je veux. Je veux transmettre aux gens la beauté du vol. Que ça peut être un super passe-temps. Si on respecte les limites et les règles.

[00:31:50] Et que c'est une source d'énergie.

[00:31:53] **Lucian Haas:** Et que c'est une source d'énergie. Tu es quelqu'un de très positif. C'est pour ça que je te connais depuis longtemps.

[00:31:59] Tes publications sur Facebook sont en fait toujours une explosion de joie. Tes

[00:32:05] **Ralf Boehm:** Tes publications Facebook sont en fait toujours une explosion de joie. Genre...

[00:32:05] **Lucian Haas:** à peu près. Ils ne font que pulvériser. Avec tous ceux où tu dis : OK, je suis au Saarland. Pas à Saarbrücken, mais au Saarland à Krikl. Ou peu importe comment ça s'appelle. C'est là que je suis atterri. J'ai vu la gare. Et puis le train est passé tout de suite, et tout le reste. Ça a l'air d'être toujours accompagné de beaucoup de chance. Donc que tu vives toujours beaucoup de moments heureux. Mais qui ont aussi à voir avec la chance, donc des coïncidences. Est-ce que tu as aussi vécu un vrai raté dans tout ça ? Que tu t'es retrouvé quelque part au milieu de nulle part dans l'Eifel et que tu as vraiment réalisé. Que tu t'es retrouvé quelque part au milieu de nulle part dans l'Eifel et que tu as vraiment réalisé. Que tu t'es retrouvé quelque part au milieu de nulle part dans l'Eifel

[00:32:38] **Ralf Boehm:** et que tu as vraiment réalisé. Mon plus gros raté, même si c'est vraiment un petit raté, c'est que je suis resté deux heures près du Nürburgring. À un mauvais endroit. Personne n'a tenu le pouce pour moi. Juste quelques Anglais qui se sont amusés avec moi.

[00:32:57] **Lucian Haas:** Tu es passé cinq fois devant ou quoi ? Ça

[00:33:00] **Ralf Boehm:** c'était le pire truc que j'aie vécu jusqu'à présent. Deux heures ? Oui, et après, un autre avion est venu me chercher et c'était fini. Pourquoi dis-tu

[00:33:10] **Lucian Haas:** tu au mauvais endroit ?

[00:33:11] **Ralf Boehm:** Exactement, il faut aussi penser un peu de manière stratégique, regarder et réfléchir. Plus la route est petite, plus il y a de chances que quelqu'un te prenne. Donc ne choisis pas une route nationale, ils roulent là-dessus

[00:33:21] **Lucian Haas:** tout le monde te dépasse à 90 et ils ont...

[00:33:22] **Ralf Boehm:** Oui, exactement, c'est ça. C'est par exemple l'une d'elles. Et on peut faire, il y a plusieurs stratégies, exactement. Par exemple, quoi d'autre ? Aborder les gens, si on fait ça. La plupart, si on les aborde poliment,

on arrive à engager la conversation, par exemple.

[00:33:40] Quelles autres stratégies y a-t-il ?

[00:33:43] **Lucian Haas:** Tu as une pancarte ? Enfin, il y a des trucs genre « emmenez-moi » avec une pancarte et tout le reste. J'en ai une.

[00:33:47] **Ralf Boehm:** je l'ai reçue un jour de la part de mon beau-frère, j'en ai eu deux, je l'ai eue avec moi deux ou trois fois, mais c'était tellement contraignant à déballer et je ne sais pas non plus s'ils voient vraiment ça de loin, je ne peux pas le dire. Non, il faut se mettre au bord de la route par exemple, sans voile, sans lunettes de soleil, avec un visage amical. Et

[00:34:03] **Lucian Haas:** épais... Alors, tu montres aussi ton gros sac à dos ? Oui,

[00:34:05] **Ralf Boehm:** il est posé là

[00:34:06] **Lucian Haas:** la plupart du temps à côté de moi, oui, oui. Enfin, on pourrait aussi dire que je le cache d'abord, parce qu'autrement ils pourraient avoir peur, oh, il y a un gros sac à dos là, je ne peux pas le prendre avec moi. Non, je le laisse toujours

[00:34:14] **Ralf Boehm:** bien chez moi.

[00:34:15] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est peut-être aussi une attraction quand ils se disent : qui est-ce avec un sac à dos aussi énorme ?

[00:34:18] **Ralf Boehm:** Oui, peut-être que c'est aussi de la curiosité, genre : c'est qui, avec un sac à dos pareil ?

[00:34:26] C'est intéressant, je me suis aussi retrouvé un jour au bord de la route et un vieux monsieur s'est arrêté et a dit... Il m'a pris parce que j'avais vu tes chaussures, le genre de chaussures de randonnée que tu portais, ou juste que tu avais des chaussures de randonnée. Et puis il m'a pris. Donc parfois, ce sont des choses banales, oui, mais ça marche toujours encore et encore. Et en fait, c'est très, très, très rarement arrivé que des gens qui demandent du covoiturage ne m'aient pas pris. Mais en fait, plus on s'enfonce dans le pays, à la campagne, dans l'Eifel — on vole souvent dans l'Eifel si on pense aux terrains d'aviation que nous... que nous avons ici sur place ou que j'ai sur place,

[00:35:08] plus c'est rural, plus c'est facile, oui. Ou alors, on va au village et on engage la conversation, on demande où est le prochain arrêt de bus, la prochaine gare ? Pas de problème, alors je serais avec la Probe juste jusqu'à la prochaine gare ou... Probe ? C'est quoi ? C'est une voiture plus rapide. Ah, oui. Oui, je crois. Oui, c'est ça. Je l'avais déjà eue ou je suis même déjà monté dans une, pas une Mini, ici une petite Mercedes, comme une Smart, elle avait déjà son VTT à l'arrière et pourtant il restait de la place pour moi et mon aile. C'est incroyable avec qui on peut monter et qui nous prend. Et mon expérience montre que ce sont plus les femmes qui prennent les gens que les hommes.

[00:35:56] C'est aussi très surprenant pour moi, parce que je pensais que les hommes pouvaient aussi paraître un peu intimidants. Et que pour cette raison, les femmes ne s'arrêteraient pas. Pourtant, la plupart sont des femmes qui vous prennent avec elles. Bref, des histoires intéressantes. Et ce qui est intéressant, c'est qu'une fois qu'on est dans la voiture et qu'on a commencé à raconter, je ne m'arrête plus de parler. Parfois, on se retrouve assis quelque part,

[00:36:22] **Lucian Haas:** Ils sont déjà arrivés depuis longtemps. Le train est déjà parti et on se dit : « Oh mince, je l'ai raté ». Et on raconte toujours...

[00:36:28] **Ralf Boehm:** pas encore. Mais ce sont des rencontres précieuses que l'on fait là. Et elles, elles marquent vraiment. Je repense à tellement de belles histoires. Et ce bagage d'expérience, il reste. J'ai toujours, j'ai toujours cette crainte qu'un jour, tôt ou tard, je vais arrêter de voler. Et alors j'espère que cette boîte avec ces belles histoires me montrera quand même que c'était une période très, très belle.

[00:36:59] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'est déjà arrivé de recroiser des gens plusieurs fois ? Genre, que quelqu'un te dise : « Ah tiens, il y a trois ans, tu as atterri dans mon jardin ou quelque chose comme ça. » Non, je n'atterris pas assez souvent au même endroit pour ça. Je n'ai pas encore réussi. En fait, tu voles un peu plus loin à chaque fois, tu deviens de plus en plus performant.

[00:37:21] **Ralf Boehm:** Il y a aussi eu une évolution. Durant les premières années, vers 2002 quand j'ai commencé à voler, j'ai bien sûr essayé de devenir toujours meilleur dans ma catégorie, la catégorie sport. Dans cette XT Cup, j'y suis aussi parvenu. J'ai fini par être le meilleur à la fin de la saison.

[00:37:41] Et à un moment donné, ça a changé. Parce qu'ensuite, on courait ou on volait après les points. Et ça a enlevé quelque chose de la qualité ou du beau dans le vol. Il m'a fallu plusieurs années avant de pouvoir accepter de me dire : « Hé, c'est quand même cool si les autres volent loin ou mieux. Ça ne change rien au fait que tu as de beaux vols. »

[00:38:06] **Lucian Haas:** Je n'ai pas besoin de gagner la journée. Mais ça a

[00:38:08] **Ralf Boehm:** ça a duré. Oui, par moments, je n'ai plus pu regarder ce récapitulatif le soir. Qui a volé le plus loin sur le site aujourd'hui ? Parce que ça m'enlèverait vraiment le plaisir du beau vol que j'ai eu. Et j'y arrive très bien maintenant. Et je remarque aussi que j'ai pris un peu de maturité sur ce point. Et ce n'est plus seulement la distance, mais ce que je me dis aussi depuis un an ou deux : je veux rester longtemps en l'air. Pour moi, c'est devenu plus important quand j'y parviens. Je continue de le faire avec plaisir. Et si je peux juste pendant cinq heures, dans un espace restreint, embrasser les nuages, enfin, voler jusqu'au nuage ou tourner à proximité du nuage et laisser mon âme s'évader d'en haut, en regardant le paysage.

[00:39:00] Et c'est merveilleux. Si

[00:39:02] **Lucian Haas:** Est-ce que tu volerais aussi cinq heures à La Sergue ou Boppart ou quelque chose comme ça, juste pour le plaisir ? Juste pour faire du "Ritsch, Ratsch", voler 100 mètres le long de la crête ? Moi, je...

[00:39:11] **Ralf Boehm:** ne pas faire, non. Il doit y avoir plusieurs centaines ou milliers de mètres de dénivelé vertical entre les deux. Non, dès que j'ai quelques centaines de mètres d'altitude, je passe évidemment en vol de distance. Mais il ne s'agit plus seulement de faire de la distance, mais aussi simplement de profiter. Et ça marche. Et même après 30 ans, j'arrive encore à dire que c'est toujours un cadeau que ça devienne plus qu'un simple vol plané, que ce soit un beau vol de distance ou que je réussisse maintenant à voler jusqu'aux nuages quelque part. Et selon les cas, je dis parfois que c'est comme une grâce pour moi, quelque chose de très spécial. Et ce côté spécial a tenu sur toutes ces années.

[00:39:59] Comment as-tu...

[00:40:00] **Lucian Haas:** tu as réussi ça ? J'en connais quelques-uns pour qui, à un moment donné, le plaisir de voler s'estompe un peu, peu importe la raison. Parce que

[00:40:08] **Ralf Boehm:** j'ai encore regardé ce qui était important pour moi ou moins important et j'ai encore ajusté le tir. Au début, l'essentiel pour moi, c'était de pouvoir décoller du tout. Donc, je pouvais profiter de chaque jour de vol.

[00:40:23] **Lucian Haas:** Je dois me rendre sur le terrain.

[00:40:24] **Ralf Boehm:** Alors, l'effort par exemple, la seule zone de vol qui était à proximité à l'époque où j'ai osé, c'était La Sergue. Et il y a la rivière entre les deux et pas de pont. Et à l'époque, il y avait... Il y avait un vieux grincheux qui faisait tourner... un petit bac. Il avait un petit bac à côté de sa taverne flottante et je devais donc marcher jusqu'en là. Il m'a fait traverser et j'ai fait ça parfois quatre fois par jour.

[00:40:48] L'essentiel, c'était d'être en l'air. Et la plupart du temps, les vols duraient deux ou trois minutes.

[00:40:53] **Lucian Haas:** Glisser au-dessus de la Moselle, atterrissage de l'autre côté, attendre que le Klabautermann reparte enfin et puis remonter de l'autre côté.

[00:41:00] **Ralf Boehm:** Et repartir à pied pour le vol suivant. Et exactement ça... c'est devenu insuffisant à un moment donné. Et surtout à La Sergue, j'ai beaucoup appris. J'ai aussi appris à connaître le vent ou à voir à quel point les feuilles doivent bruisser pour que moi ou l'arbre bouge, pour que je puisse aussi le sentir, ou pour que je me dise : OK, là arrive une thermique, tu y entres, tu peux alors décoller dedans et prendre de la hauteur pour ensuite atterrir parfaitement. C'est un terrain où on peut faire ça. Et à un moment donné, j'ai constaté, ou j'ai constaté, que si je fais ceci et cela, il se pourrait que je passe vraiment une très bonne journée ici et que je puisse ensuite bien suivre la piste. Ça s'est développé et c'est comme ça que je me suis perfectionné.

[00:41:45] Et après, quand j'ai réalisé qu'on ne pouvait plus voler bien plus loin chez nous. On a des espaces aériens qui limitent pas mal les choses. Par exemple, on a bien sûr toujours pu les exploiter davantage, en se disant : « Bon, on ne peut pas aller tout droit, mais on peut simplement contourner les espaces aériens ». On a bien sûr essayé ça. Mais à un moment donné, on atteint ses limites, même ses limites de performance. Donc, je ne me suis pas développé davantage à ce stade. Enfin, la technique de performance. La technique de performance, oui.

[00:42:24] **Lucian Haas:** Sinon, tu as déjà évolué si tu dis que tu as en fait toujours changé d'attitude.

[00:42:28] **Ralf Boehm:** Exactement, je peux faire de beaux trajets, oui. Mais là, ça ne va plus beaucoup plus loin. Mais on peut alors se demander, comme je viens de le dire, d'okay, le point n'est pas tout, mais peut-être tout ce qui l'entoure ou voir l'ensemble comme un événement et aussi profiter de la journée dans son intégralité. Parce que c'est une super histoire de ne pas avoir à travailler, mais d'être dans la nature, de pouvoir faire de la randonnée, pouvoir voler, avoir des rencontres avec des gens et passer une belle journée qui permet de reprendre des forces.

[00:43:02] **Lucian Haas:** Tu as évoqué tout à l'heure comme sujet le fait que tu as appris avec le temps à limiter un peu les risques liés au vol. Oui. Comment as-tu fait ou quelles conclusions en as-tu tirées ? Est-ce qu'il t'est arrivé à un moment donné d'avoir une expérience vraiment négative en ce qui concerne le risque ? Genre, est-ce que tu t'es vraiment blessé en volant et tu t'es dit : « je dois faire quelque chose de différent » ? Ou comment ça s'est passé ? J'ai...

[00:43:29] **Ralf Boehm:** Heureuse que je ne me sois jamais gravement blessé. C'est peut-être... ça tient au coup de chance, en tout cas.

[00:43:38] **Lucian Haas:** Alors, il y a eu des atterrissages difficiles, mais rien n'est arrivé. Des atterrissages difficiles

[00:43:40] **Ralf Boehm:** ... il y en a eu, mais rien de grave ne m'est arrivé. Des atterrissages en forêt aussi, j'ai déjà tout vécu. Mais au fil des années, j'ai vu passer beaucoup de pilotes qui se sont souvent sentis dépassés, surtout par le matériel.

[00:43:57] Ou alors, qu'ils ont relevé des conditions qui les ont dépassés. Les conditions météo, les conditions. Au décollage ou en l'air. Et pour moi, certaines choses étaient très claires. Je voulais faire les choses de manière assez responsable, pour pouvoir encore prendre le large demain et continuer à pratiquer ce beau loisir. Je le vois aussi comme une responsabilité envers ma famille. Et je me suis toujours demandé de quoi j'avais besoin pour passer un bon moment. J'ai donc choisi mon matériel en conséquence. Il y en a eu beaucoup qui, juste après la formation, ont très vite choisi de passer sur des modèles plus poussés. Sur des parapentes qui sont bien

[00:44:42] ...étaient bien, mais qui ont dépassé les capacités des nouveaux pilotes. Et j'ai vu beaucoup de gens avoir une expérience négative, se blesser sérieusement et ensuite arrêter. Et comme je voulais toujours avoir la possibilité de pratiquer ce beau hobby sur le long terme, j'ai donc fixé mes limites, pour dire, entre autres, que je ne voleais à l'époque que des ailes 1 à 2 et maintenant des ailes B. Ça suffit largement pour moi, pour ce que je fais. Je soutiens d'ailleurs que pour notre terrain ici en Rhénanie-Moselle, pour la plupart de ceux que je connais ici, pour 90 % des pilotes, ces ailes, donc ces ailes A ou B, suffisent pour vivre des choses superbes et en fait tout ce qu'on peut vivre avec des ailes C et D.

[00:45:38] On a moins de stress. Je me sens tellement bien sous une aile B. J'ai aussi une aile C depuis quelques années. Je la sors toujours quand je sais que c'est relativement calme et que je peux la maîtriser. Je n'ai jamais eu de mauvaise expérience avec cette aile C. Mais je me sens plus à l'aise sous une aile B, dès le début et à tout moment.

[00:46:06] C'est pourquoi je n'ai peut-être pas ressenti l'intensité que j'ai vécue lors de mes expériences marquantes, car je n'ai jamais eu de situation de vol où j'ai dû me dire : « maintenant, je ne suis plus que celui qui réagit et c'est le destin qui décide ». Je crois que je n'ai jamais vécu ça pendant tout ce temps. Mais ça signifie aussi beaucoup de vol, voler encore et encore, se confronter à ces sujets, respecter les limites, et puis le Ground Handling. Faire du Ground Handling, quoi qu'il arrive. À côté du vol en lui-même, je trouve que c'est aussi une forme de pratique magnifique.

[00:46:48] Et tout ce qu'on apprend en Ground Handling peut aussi être appliqué en l'air. Heureusement, il y a bien longtemps, j'ai pu voir King, j'ai pu voir Mike King. Et sur la Wasserkuppe, j'ai fait un genre de... de bisou.

[00:47:12] Il a plu pendant deux jours et demi. Et il n'y avait que huit participants. Et il nous a tellement motivés. Je suis resté tellement bluffé après ça. Avec des idées aussi géniales. On a fait des acrobaties avec des ailes mouillées, on a fait des acrobaties et on s'est bien amusés. J'étais tellement fasciné par Mike King à l'époque, parce qu'il nous a tellement motivés. Il aurait pu aussi dire : « Ouais, météo de merde, on arrête tout. » Non. Et heureusement, on a aussi un terrain à proximité, un terrain d'entraînement. Ça s'appelle Rodenbach. Et j'y vais très, très souvent. Le truc cool, c'est que je me mets dans ma cour sur une échelle de maison et je regarde avec des jumelles. Et là, je vois : « Ok, il y a des parapentes là-bas. »

[00:47:58] Et là, je vois comment elles sont posées, si elles sont en l'air, comment elles se tiennent. Tu peux voir la

[00:48:02] **Lucian Haas:** reconnaître la direction du vent. On peut

[00:48:03] **Ralf Boehm:** tout identifier. Et je me dis que oui, ça en vaut la peine. Je monte sur mon vélo et je suis dans ce terrain une demi-heure plus tard. J'ai la chance que tout soit tout près. Mais je dis aussi à tous ceux qui commencent ou qui ont fini leur formation, beaucoup me contactent parce que je suis responsable des sites de vol, coordinateur des sites du Rhein-Muslaner. Et ils me demandent alors où on peut voler ? Et je réponds toujours qu'il y a des possibilités ici ou là. Mais vous avez en tout cas toujours la possibilité de vous entraîner là-bas. Sans vent, même avec du vent de dos. On peut s'entraîner à tout moment. Et ceux qui le font ont très vite des succès. Surtout dans nos sites, quand le vent est un peu plus fort.

[00:48:49] Les sites de décollage sont très petits et c'est parfois très délicat. On voit tout de suite qui a beaucoup pratiqué au sol et qui maîtrise vraiment le truc. Et c'est super amusant. Ce sont des choses que je fais régulièrement. Donc du maniement au sol jusqu'à aujourd'hui. Beaucoup de vols. Tester les limites. Respecter le matériel, c'est-à-dire les parapentes, ils ne doivent pas me dépasser. Je dois pouvoir compter sur le fait que l'aile réagira bien avec moi et je pense que ça fonctionne. Et ce sont toutes ces composantes qui permettront, je l'espère, que je puisse continuer à pratiquer sans accident pendant les prochaines années. Il peut toujours arriver quelque chose. J'ai vraiment eu beaucoup de chance.

[00:49:34] Il faut aussi le dire. Bien sûr, j'ai aussi dépassé mes limites, mais heureusement, ça n'a pas entraîné d'accident.

[00:49:41] **Lucian Haas:** Et avec les autres régions de vol ? On parle tout le temps ici de la région Moselle, Eifel et compagnie. À quelle fréquence choisis-tu de dire : « Je veux bien, entre guillemets, faire comme tu pensais peut-être avant, qu'on ne peut le faire qu'ici, enfin, vraiment voler. Je veux aller en Eifel, je veux aller dans les Alpes » et tout ça ?

[00:50:01] **Ralf Boehm:** Comme j'ai une famille, c'était bien sûr génial pour moi d'avoir ces zones de vol juste à côté. C'est là que je passe la majeure partie de mon temps. 90 % de mes vols se font sur place. Bien sûr, je voyage aussi, je connais relativement beaucoup de zones de vol en Europe.

[00:50:25] Quand je, quand nous étions en voyage avec la famille ou quand je suis maintenant en voyage avec ma femme, la aile est bien sûr toujours avec nous. Tes fils sont partis du foyer. Les fils sont plus ou moins partis du foyer, exactement. Et l'aîné, d'ailleurs, est aussi un parapenteur. Il est en train de reprendre la route vers les Alpes en ce moment. Et la aile est toujours avec lui. Bien que, quand je suis en voyage avec la famille, c'est avant tout des vacances en famille. Et là, ça n'a aucune priorité. Et alors, c'était sur deux semaines, un ou deux après-midis, où je me suis fait plaisir et où j'ai imposé à la famille que j'allais encore voler. Ça veut dire que c'était aussi une question d'équilibre entre passer du temps avec la famille et du temps de vol. Et c'est donc généralement comme ça.

[00:51:10] Mais il est aussi arrivé que j'y aille voler. Maintenant que les enfants sont partis de la maison, il arrive de nouveau que je sois plus souvent dans les Alpes. Mais je suis déjà allé en Norvège et en Suède avec l'aile. Je vais aussi assez souvent sur les dunes, au Danemark ou aux Pays-Bas.

[00:51:28] J'ai même déjà volé en Islande. En plus des autres spots connus, bien sûr dans les Alpes. Je les connais évidemment aussi.

[00:51:36] **Lucian Haas:** Ta femme ne vole pas beaucoup, je sais. Non. Comment ?

[00:51:41] Tu as réussi à faire en sorte qu'elle ne te le reproche pas, ce passe-temps qui te fascine tellement et qui a pu être très prenant pendant un certain temps ?

[00:51:52] **Ralf Boehm:** Tu viens de parler de chance. J'ai eu beaucoup de chance, aussi avec ma femme. Elle m'a rencontré par pur hasard, justement pendant cette phase intense.

[00:52:02] **Lucian Haas:** Elle savait dans quoi elle s'engageait. En 97

[00:52:04] **Ralf Boehm:** j'ai commencé, je l'ai rencontrée. Elle le savait. Et pourtant, je suis tellement content qu'elle me l'ait dit. Qu'elle me l'ait souhaité et qu'elle me le souhaite encore, et qu'elle ait été parfois très généreuse. J'ai parfois un peu exagéré au début. Et elle a porté ça, elle a tenu le coup. Parce que quand mon fils a commencé à voler, j'ai réalisé à quel point je me faisais soudainement du souci pour lui. Et parfois, quand il avait son brevet et qu'on volait ensemble, j'allais atterrir parce que je ne pouvais plus tenir, parce que je m'inquiétais tellement pour mon fils. Et là, je me suis dit : qu'est-ce que ma femme a dû supporter toutes ces années ? Et elle a porté ça.

[00:52:49] Et mon fils est déjà sur l'aile depuis ses 14 ans et il a déjà fait du maniement au sol avant ça. Donc depuis ses 9 ans, il est d'une manière ou d'une autre dans le monde du parapente.

[00:53:00] **Lucian Haas:** Il a grandi avec ça, en fait tu ne devrais pas t'inquiéter, parce que tu dis, quand quelqu'un est passionné, alors il est probablement

[00:53:06] **Ralf Boehm:** toi aussi. Oui, bien sûr. Et en ce qui concerne le maniement au sol, il est mille fois meilleur que moi. Mais oui, et elle a tout accepté. Et ce qui... Ce qui a toujours été un sujet pour moi, et je le dis aussi maintenant, ceux qui commencent avec une passion débordante, faites attention à toujours accumuler assez de points sociaux à la maison. Des points sociaux ? Qu'est-ce que tu entends par là ? Pour moi, ça veut dire qu'il ne s'agit pas seulement de parapente, mais si vous ne vous concentrez que sur le parapente, alors une chose ou l'autre pourrait éventuellement en pâtir, ce que j'ai déjà vécu. Donc, de temps en temps, renoncer au vol et faire quelque chose de sympa avec sa femme ou sa famille. Et garder cet équilibre, je pense que c'est aussi ça, le grand art. Le grand art, c'est de pouvoir dire : oui, j'ai ma famille, mes amis, j'ai mon travail et j'ai ma passion pour le vol.

[00:53:55] Et garder cet équilibre, ce n'est pas si simple. J'espère que j'y suis parvenu de mieux en mieux ces dernières années. Et je suis content que ma femme soutienne ça jusqu'à aujourd'hui. Pas seulement qu'elle le soutienne, mais qu'elle me dise aussi de temps en temps : Ralf, va enfin voler. Tu

[00:54:11] **Lucian Haas:** Tu m'énerves. Tu m'énerves. Je vois qu'il te manque quelque chose. Tu rentres alors un peu plus satisfait à la maison. Donc elle le prend positivement, le fait que tu sois vraiment plus équilibré ou quoi que ce soit. Oui, définitivement.

[00:54:24] Ralf, avec autant de chance à la fin, je dirais simplement qu'on s'arrête là pour ce podcast. Merci d'avoir raconté tout ça. Oui. Je pense que certaines personnes vont peut-être même s'amuser un peu elles-mêmes. Je vais aussi essayer ça. Ne pas aller au décollage en voiture et me voir obligé de devoir atterrir là-bas, mais je vais voir comment je peux accéder à un décollage autrement et m'envoler vraiment pour une petite aventure globale et revenir, ou me jeter dans un truc comme ça. Je souhaiterais ça à tout le monde.

[00:54:56] C'était Ralf Böhm. Avant de mentionner, comme d'habitude, les possibilités de financement pour Lu-Glidz et Podz-Glidz, je vais simplement laisser Ralf prendre la parole une dernière fois. Car à la fin de l'enregistrement du podcast, il m'a encore dit,

[00:55:09] **Ralf Boehm:** Il y a tellement de gens qui ont de si belles histoires à raconter. Je trouve ça génial ce que tu fais. Le fait que tu leur fasses sortir tout ça. Et c'est vraiment quelque chose de spécial. Avant, il y avait des trucs comme des magazines de parapente et tout ça. Tu n'as pas besoin de tout ça du tout. Mais ce que tu arrives à tirer des gens, je trouve ça super. De tout le monde du parapente, comme tu dis toujours. Du cosmos. Et je trouve ça tellement beau. Et ça montre toutes les facettes. Et justement, ça, c'était juste une petite facette.

[00:55:41] **Lucian Haas:** Si pour toi Podz-Glidz est aussi précieux,

[00:55:46] sous la rubrique Soutenir, tu trouveras toutes les infos et les liens nécessaires pour maintenir ce projet en vie avec une contribution financière libre, qu'elle soit grande ou petite. Je remercie tous les contributeurs. À bientôt. Profitez de la liberté aérienne sous toutes ses formes. Ciao. Votre Lucian.