

Der durchstarter

Podz-Glidz 169 — David Hermann

Published	2025-09-12
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-169-der-durchstarter-david-hermann
Duration	01:09:33
Speakers	David Hermann, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0169-der-durchstarter-david-hermann.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	15 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	19
Show notes	19
Transcript	20
Français	34
Show notes	34
Transcript	35

Deutsch

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

Show notes

In nur drei Jahren ist David Hermann vom Schulschirm auf einen EN-D-Zweileiner aufgestiegen und hat bereits die 300-km-Marke geknackt. Wie geht das?

Wer im Jahr 2025 die Flachlandwertung des DHV-XC verfolgt hat, dem dürfte ein Name aufgefallen sein: David Hermann. Der 33-jährige aus Nürnberg hat konstant über die ganze Flugsaison hinweg mit einer Reihe großer Strecken über das deutsche Flachland für Aufsehen gesorgt.

Dabei stellte er nicht nur mit einem 306 km Flug von Knobelsdorf in Thüringen aus eine eigene Bestleistung auf. Für gleich fünf weitere Fluggebiete, vom Schwarzwald bis ins Sauerland, firmiert er mittlerweile als Startplatz-Rekordhalter.

Wenn man dann auch noch erfährt, dass David erst seit drei Jahren Gleitschirm fliegt und bereits vom Schulschirm über Low-B, EN-C zu einem EN-D-Schirm aufgestiegen ist, bleibt der Eindruck: Hier ist ein Durchstarter mit großer Passion am Werk. Aber irgendwie auch jemand, der die Sache mit dem Flachland-Streckenfliegen sehr gut durchstiegen haben muss.

In dieser Episode 169 von Podz-Glitz erzählt David Hermann unter anderem, wie er an das Fliegen herangeht. Wie er quer durch die Republik fährt, um in der jeweils passenden Region am Start zu sein. Welche Strategie er bei der Routenwahl verfolgt. Und warum er immer auch ein Biwak-Equipment mit im Gurtzeug hat.

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: On the Flip | Künstler: The Grey Room

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=6G3bC2z9DZE>

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 David Hermann

- Instagram: https://www.instagram.com/soulfly_dave/

- 306 km Flug von Knobelsdorf: <https://de.dhv-xc.de/flight/2038479>
- Flüge von David Hermann im DHV-XC:
<https://de.dhv-xc.de/flights?fkpil%5B%5D=16695&l-fkpil%5B%5D=Hermann%2C%20David>

Transcript

[00:00:01] **David Hermann:** Und das Verhältnis zwischen zusammenpacken, auslegen, irgendwie hochwandern oder hochfahren, das passt irgendwie halt irgendwie nicht im Verhältnis zu dem, was der ganze Sport irgendwie kostet, also vom finanziellen auch als auch vom zeitlichen Rahmen, und seitdem kam der Anspruch letztendlich, so weit, so lang wie möglich in der Luft zu sein.

[00:00:34] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit David

[00:00:43] **David Hermann:** Herrmann. Und

[00:00:44] **Lucian Haas:** ich bin Lucian Haas.

[00:00:47] Wer im Jahr 2025 die Flachlandwertung des DHV XC verfolgt hat, dem dürfte ein Name aufgefallen sein. David Herrmann. Der 33 -Jährige aus Nürnberg hat konstant über die ganze Flugsaison hinweg mit einer Reihe großer Strecken über das deutsche Flachland für Aufsehen gesorgt. Dabei stellte er nicht nur mit einem 306 -Kilometer -Flug von Knobelsdorf in Thüringen aus einen neuen Startplatzrekord auf, sondern auch einen neuen Startplatzrekord. Gleich für fünf weitere Fluggebiete, vom Schwarzwald bis ins Sauerland, firmiert er mittlerweile als neuer XC -Rekordhalter. Wenn man dann auch noch erfährt, dass David erst seit drei Jahren Gleitschirm fliegt und bereits vom Schulschirm über Low -B ENC zu einem END -Schirm aufgestiegen ist, bleibt der Eindruck, hier ist ein Durchstarter mit großer Passion am Werk.

[00:01:40] Aber irgendwie auch jemand, der die Sache mit dem Flachlandstreckenfliegen sehr gut durchsteht. In dieser Episode 169 von Podz-Glidz erzählt David Herrmann unter anderem, wie er an das Fliegen herangeht, wie er quer durch die Republik fährt, um in der jeweils passenden Region am Start zu sein, welche Strategie er bei der Routenwahl verfolgt und warum er immer auch ein Biwak -Equipment mit im Gurtzeug hat.

[00:02:11] Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glidz. Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz auf der Seite www.Lu-Glidz.de. David,

[00:02:23] wie schrottet man einen Gleitschirm?

[00:02:27] **David Hermann:** Ja, das ist eine lustige Geschichte.

[00:02:30] Wenn man einfach scharf aufs Fliegen ist, seine eigenen Fähigkeiten überschätzt und sehr übermietet an der Ostseeküste acht Stunden aus Nürnberg fährt und dann in der Hoffnung zu fliegen letztendlich beim Starkwind ausgehebelt wird und letztendlich im Gebüsch landet.

[00:02:53] **Lucian Haas:** War das direkt dein erster Flug an der Ostsee?

[00:02:56] **David Hermann:** Das war der allererste Flug an der Ostsee, den ich hatte und es sollte bei dem auch seitdem so bleiben.

[00:03:03] **Lucian Haas:** Warum, ich meine, wenn man im Gebüsch landet, warum gab es dann gleich einen Totalverlust? Also warum hast du deinen Gleitschirm geschrottet?

[00:03:12] **David Hermann:** Also es hat mich ja ausgegeben und ich konnte, ich habe es nicht geschafft, den Schirm zu bändigen, das sei letztendlich oder ihn tot zu bekommen. Und jedes Mal hat er mich ausgehebelt und dann hat er mich einen Meter ausgehebelt und wir zwei Meter weiter nach hinten versetzt. Das hat er fünf, sechs Mal gemacht und letztendlich ist er halt in so einen Stachelbaum rechts, links reingeraten. Die Mitte der Kappe war offen. Ich denke, es waren wahrscheinlich irgendwie ein 35er Wind oder sogar ein bisschen mehr gewesen. Und dann war halt das rechte Öhrchen, das linke Öhrchen im Stachelbaum drinnen, Mitte offen und jedes Mal mit jeder Böe hat der Schirm versucht.

Er versucht sich aus dem Stachelbaum halt rauszuziehen, rauszufliegen, wie halt die Tendenz natürlich so hat als Schirm und ist dann halt noch tiefer reingekommen in den Stachelbaum und hat halt große Löcher reingerissen, sodass ich letztendlich versucht hatte, die Leinen zu kappen

[00:04:08] und damit letztendlich auch einen wirtschaftlichen Talschaden hatte mit dem Schirm.

[00:04:12] **Lucian Haas:** Du hast die Leinen gekappt?

[00:04:14] **David Hermann:** Ich habe die Leinen gekappt, ja.

[00:04:16] **Lucian Haas:** Also am Ende hattest du einen Leinsatz weniger und der Schirm war völlig zerrissen. Genau

[00:04:21] **David Hermann:** so sah es aus. Ein prägendes Erlebnis.

[00:04:25] **Lucian Haas:** Dieses Starten bei Starkwind, ich meine, du sagst jetzt 35 km/h und sowas. Hattest du damit überhaupt schon irgendwelche Erfahrungen oder bist du da als relativ duseliger Anfänger einfach mal, ich probiere das mal aus und hast halt dieses blöde Erlebnis dann damit gehabt?

[00:04:43] **David Hermann:** Es trifft am besten zu. Duseliger Anfänger auf jeden Fall. Ich hatte mit Starkwind schon einige Erfahrungen, auch an den regionalen Bergen bei uns. Ich glaube, das war sogar im Frühjahr, März irgendwann, um den Zeitraum herum. Und da fliegen wir auch im Winter bei uns an den regionalen Bergen viel, über Hügelchen viel. Und da hatte ich auch schon mal Starkwind -Probleme gehabt. Ich hatte halt nur gedacht, an der Küste laminarer Wind wird schon halb so tragisch sein und habe es total unterschätzt. Und das war letztendlich auch so die erste Starkwind -Erfahrung, die mich letztendlich auf Material gekostet hatte. Und glücklicherweise ist auch nichts passiert, was mich dann auch dazu berufen hatte, auf jeden Fall mehr in der Richtung zu machen, wenn ich halt sicher rauskommen möchte.

[00:05:32] **Lucian Haas:** Was war das für ein Schirm, den du da geschrottet hast?

[00:05:35] **David Hermann:** Das war mein erster Air Design Vivo Low -B -Klassifizierung gewesen.

[00:05:41] **Lucian Haas:** Und dann? Musstest du dir einen neuen Schirm kaufen? Was hast du dir dann gekauft?

[00:05:50] **David Hermann:** Der Gedanke war, ein ganzes Wochenende da zu bleiben. Nachdem der Schirm Schrott gewesen ist, hat es sich angefühlt wie ein absoluter falscher Traum, wie ein Fiebertraum. Da bin ich erstmal zurück ins Hotel gegangen, nach dem ganzen Schock, und eine Runde schlafen gegangen. Und nach dem Schlafen habe ich mich dann wieder gekniffen und gemerkt, verdammt, das ist alles kein Traum, das ist die Realität. Du hast einen Schirm weniger. Dann habe ich versucht, die ganzen regionalen Flugschulen abzuklappen, ob die halt irgendwo noch einen Schirm haben. Ja.

[00:06:19] Ja, aber sie hatten halt leider keinen Schirm in meiner Größe, der auch für einen verträglichen Preis jetzt für die Küste irgendwie kurzfristig erworben werden kann. Und ich werde diese Situation niemals vergessen. Ich hatte vom regionalen Piloten von dem dortigen Verein die Möglichkeit bekommen, den Schirm von ihm zu fliegen. Und auf die Frage, welche Klassifizierung denn das doch ist, gab es die Antwort, weiß ich doch nicht, ist doch schon 20 Jahre her, dass ich den Schirm gekauft habe. Da gab es noch keine Klassifizierung.

[00:06:52] **Lucian Haas:** Und hast du den Schirm dann mal zumindest Probe geflogen oder hast du darauf verzichtet? So ein

[00:06:58] **David Hermann:** altes Schätzchen? Ich habe versucht, das alte Schätzchen erstmal überhaupt in die Luft zu bekommen. Der nächste Tag, nachdem ich den Schirm dann geschrottet habe, der war dann von den Windbedingungen moderater. Da waren auch viele einheimische Piloten unterwegs am Fliegen.

[00:07:14] Dann passte es auch ziemlich gut, dass ich den Schirm von ihm ausprobieren konnte. Gestartet bin ich damit nett. Ich habe mich nicht getraut, weil die Tüte so schwer war, dass ich es nicht mal sauber über mich bekommen habe. Und letztendlich war es dann ein Zugucken und ein Verdauen des kleinen Schreckens, den ich da hatte.

[00:07:36] **Lucian Haas:** Das heißt, du bist unverrichteter Dinge letzten Endes wieder zurückgefahren von der Ostsee nach Nürnberg. Da kommst du ja her, oder? Richtig.

[00:07:46] Wie ist es dann trotzdem mit deiner Schirmsuche weitergegangen?

[00:07:49] **David Hermann:** Ich hatte das große Glück, dass mein guter Kumpel zu dieser Zeit seinen Schirm verkauft hatte oder verkaufen wollte und sich den gleichen Schirm neu nochmal holen wollte. Und da kam es das eine zum anderen, dass ich dann zu ihm einfach gemeint hatte, hey du, wenn du deinen Schirm verkaufst und auch so zufrieden mit ihm bist, dass du ihn quasi neu nochmal holst, dann will ich ihn auch holen und dann können wir gemeinsam uns weiterentwickeln, sodass ich halt irgendwann auf dem Level bin wie du. Und dann können wir gemeinsam auf Strecke fliegen, auf Strecke gehen oder am Hang fliegen mit den gleichen Fähigkeiten, wenn wir den gleichen Schirm halt haben. Und so kam es dazu, dass ich dann relativ früh vom Air Design Vivo, ich glaube, ich habe den nach meiner Lizenz, nachdem ich die gemacht habe, vielleicht acht Monate oder zehn Monate später, bin ich dann auf einen ENC-Schirm gewechselt.

[00:08:43] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:08:44] **David Hermann:** Ja. Also du hast deinen Schein

[00:08:46] **Lucian Haas:** gemacht und zehn Monate später bist du ENC-Schirm. Ja,

[00:08:51] **David Hermann:** genau. Ganz schön flott. Ja, ganz schön flott. Es war jetzt, es mag vielleicht jetzt so klingen, als wenn das jetzt irgendwie normal halt ist. Ich habe mir selber große, also normal ist es halt nicht. Ich weiß, dass die Sprünge normalerweise von Low B mit B auf High B ausfallen, weil die Sprünge zwischen den Schirmen auch sehr groß sind. Und ich habe mir da letztendlich auch schon sehr viele Gedanken gemacht. Bin ich dazu überhaupt bereit, wenn ich doch jetzt gerade einen Schirm geschrattet habe? Offensichtlich bin ich nicht für einen ENC-Schirm bereit. Das hat sich doch die Situation nicht gezeigt. Auf der anderen Seite war es eine Situation für mich, wo ich mir letztendlich dachte, okay, wenn mein Kumpel den Schirm doch fliegt und er, ich habe ihn letztendlich immer als Mentor angesehen

[00:09:39] und ich denke, jeder braucht im Leben irgendwo jemanden, der als Mentor fungiert, werde ich die Fehler, die ich gemacht habe, weil ich ja letztendlich auch eine Persönlichkeit bin, die sehr viel analysiert und reflektiert. Die Fehler definitiv ausmerzen letztendlich können. Und wenn er den Schirm selber fliegt, dann kann er mir dazu besser auch Infos geben. So war der Grundgedanke dazu.

[00:10:03] **Lucian Haas:** Das war, wenn ich es richtig weiß, 2023, wo du diesen C-Schirm dir zugelegt hast, gebraucht. Genau.

[00:10:14] 2024 bist du dann schon auf einen END-Schirm umgestiegen. Das ist wieder sowas, wo man sagen würde, oh, auch ganz schön flott. Bist du ein Draufgänger?

[00:10:27] **David Hermann:** Nein, definitiv nicht.

[00:10:31] Draufgänger wäre das falsche Wort. Ich würde Draufgänger als jemand bezeichnen, der sich sämtlicher Risiken nicht bewusst ist und sich ins Graue etwas stürzt. Nicht das, was ihn letztendlich auf der anderen Seite erwartet. Das bin ich definitiv nicht.

[00:10:52] **Lucian Haas:** Wusstest du was? Was dich erwartet?

[00:10:54] **David Hermann:** Mit dem END-Schirm?

[00:10:58] Ich wusste, dass es turbulent

[00:11:02] zugehen kann und dass es definitiv nicht immer leicht sein wird. Aber was ist im Leben leicht? Ich denke, in jeder Chance liegt irgendwo ein Risiko. Ich denke, wenn man sich dessen bewusst ist, welches Ziel man hat. Für mich stand früh fest, dass ich Strecken fliegen möchte und dass ich letztendlich so weit, also so lange wie möglich in der Luft bleiben möchte. Wusste ich, dass der Schritt letztendlich irgendwann kommen wird, dass ich auf einen ENC-Zweileiner wechseln möchte.

[00:11:36] Und da stellte sich nur die Frage, wo ich sehr lange überlegt hatte, END oder ENC? Und da habe ich mich sehr viel mit dem Schirm beschäftigt, auch in den Testreports durchgelesen, geguckt, wo sind die Schirme eigentlich, wie klassifiziert, um die Unterschiede des Schirmes auch zu erkennen. Bin ich dann letztendlich dazu gekommen, okay, wenn ich doch das Ziel habe, den ganzen Tag so weit wie möglich auszunutzen, dann würde ich irgendwann früher oder später doch mir dieselbe Frage stellen, macht es Sinn, eine Klasse weiter zu springen, um nochmal ein Quäntchen mehr Performance rauszuholen? Und letztendlich war es dann die Entscheidung, die ich für mich getroffen hatte, gleich auf END zu wechseln, dafür aber halt langsamer anzufangen, mich quasi, ja, langsam ist,

[00:12:25] das klingt jetzt viel zu lang. Vielleicht ein bisschen falsch. Aber mich an verschiedene Flugfenster heranzutrauen. Weil wenn man überlegt, ist das Flugfenster, in das wir uns Gleitschirmflieger halt begeben, recht klein. Von 0 bis, sagen wir mal, 25 km/h oder 30 km/h Flugfenster, was wir halt irgendwo fliegen, wobei 30 km/h wird es langsam, ich sage mal, so geht es in den orangen Bereich, wo es langsam kritisch wird. Und mein Ziel war es halt, wenn ich den Schirm halt fliege, dann möchte ich mich an alle Flugfenster langsam vorantasten, um zu gucken, wie der Schirm halt in dynamischen Bedingungen reagiert, wenn es dann mal halt im Frühjahr auf Strecke geht, dass ich letztendlich mit dem Verhalten, mit der Charakteristik des Schirmes vertraut bin.

[00:13:11] Und so war es ziemlich gut, dass ich, ja, dann auf den END -Schirm dann recht schnell gewechselt habe und dann auch im Flachland Bedingungen, wo es halt noch nicht knackige Frühjahrsbedingungen wie in den Alpen gegeben hatte, mich erst mal mit dem Schirmverhalten vertraut machen konnte, bevor ich dann später meine ersten größeren Flüge im Flachland hatte.

[00:13:36] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, dass du von relativ bald so diese Vorstellung hattest, ich möchte weite Streckenflüge machen, ich möchte den ganzen Tag in der Luft bleiben.

[00:13:48] Woher kam dieser Antrieb? Ich meine, da hattest du ja, glaube ich, auch erst ein Jahr deinen Schein. Oder vielleicht anderthalb Jahre oder sowas. Also ist ja auch schon sehr früh sehr ambitioniert, sage ich mal.

[00:14:02] **David Hermann:** Ich habe vielen Piloten und Pilotinnen darüber gesprochen, wie sie ihren allerersten Flug wahrgenommen hatten.

[00:14:11] Und einfach mal herauszufinden oder zu verstehen, wieso ich dieses Gefühl selbst nicht hatte. Ich erinnere mich, mein erster Flug, den ich hatte, das war vom Berg runterfliegen, klar, ein bisschen soaring und vielleicht eine leichte Thermik in der Morgenfläche. Dann war der Flug noch eine Dreiviertelstunde vorbei. Und das Verhältnis zwischen zusammenpacken, auslegen, irgendwie hochwandern oder hochfahren, das passte mir halt irgendwie nicht im Verhältnis zu dem, was der ganze Sport irgendwie kostet. Also vom finanziellen auch, als auch vom zeitlichen Rahmen. Und das war mein Ansporn gewesen, ich will mehr davon haben. Es ist doch so schön, dieses Privileg zu haben.

[00:14:57] Vögel schaffen es doch letztendlich auch. Und seitdem kam der Ansporn letztendlich, so weit, so lang wie möglich in der Luft zu sein. Und dann klebte ich auch manchmal stundenlang am Prallhang fest und habe da von A nach B rumgesohrt und kleine erste Talsprünge in irgendwelchen Tälern gemacht und gemerkt, oi, das macht halt doch ganz schön viel Spaß, wenn sich auch das Bild verändert. Und so ist es letztendlich irgendwie daraus gewachsen, dass die XC -Ambition mitgewachsen halt ist, mit dem fliegerischen Kern.

[00:15:28] **Lucian Haas:** Das heißt, du suchst heute auch für dich fürs Fliegen, heißt es eigentlich immer, ich möchte Strecken fliegen und ich möchte so weit und vor allem auch so lang wie möglich dann fliegen?

[00:15:41] **David Hermann:** Ja, ich würde schon das unterschreiben. Die Leidenschaft brennt auf jeden Fall für das XC -Fliegen. Das am Hangsohn ist auch sehr schön und liebe ich auch vor allem abends so, wie ich glaube, jeder kennt das, wenn das Magic Air, wenn die Thermik anfängt schwächer zu werden, der Tag aufhört zu funktionieren, dann sind es wunderschöne Stunden und Erlebnisse, die man in der Luft verbringen kann. Aber die Leidenschaft, die Ambition und das Feuer, was in mir brennt, das ist definitiv fürs Streckenfliegen.

[00:16:14] **Lucian Haas:** Wie wichtig sind dir dabei die Punkte, die du letzten Endes damit erzielst? Also du sammelst Kilometer, kriegst dafür deine XC -Punkte, stehst dann am Ende auf irgendwelchen Ranglöchern, listest dann auf Platz 1, Platz 2, Platz was auch immer. Ist das für dich auch bedeutsam oder ist es nur ein Nebenprodukt von dem, dass du

sagst, ich will für mich lange fliegen?

[00:16:40] **David Hermann:** Es ist eher ein Nebenprodukt.

[00:16:44] Letztendlich ist es für mich das schönste Gefühl, wenn ich weiß, dass ich den Tag fliegerisch von Anfang bis zum Ende komplett ausgeschöpft habe. Und die Kilometer, die Punkte, die stehen letztendlich als Nebenprodukt vom Gesandten dann wieder.

[00:17:06] **Lucian Haas:** 2024 hast du die Newcomer -Wertung beim DHV gewonnen. Als Nebenprodukt dann von dem, was du so hast. Was hat dir das gegeben? Oder war das eigentlich für dich gar nicht von Bedeutung?

[00:17:24] **David Hermann:** Es war schön zu sehen, dass mit den Fähigkeiten, mit dem Erlernten, was sich letztendlich in der Praxis dann auch so umsetzen kann, dann es irgendwo dafür reicht, aufs Podest zu kommen. Und ich denke, ein kleiner oder ein gesunder Wettkampfgedanke ist letztendlich nichts Verwerfliches. Natürlich ist es halt schon schön, wenn man sich mit anderen Gleichgesinnten messen kann und es dann für ein Podesttreppchen letztendlich reicht. Aber es war jetzt nicht so der Ansporn überhaupt auf Platz 1. Es war also mehr Zufall. Irgendwann habe ich halt in der DHV -Wertung geguckt, wo halt irgendwelche Leute stehen und sehen zufällig meinen Namen in einer Newcomer -Wertung auf Platz 1 und dachte mir dabei einfach nur, wow, cool.

[00:18:13] Habe ich jetzt nicht irgendwie als Ziel gehabt, aber schön, dass es jetzt soweit ist.

[00:18:17] **Lucian Haas:** Wann im Laufe der Saison ist dir das aufgefallen?

[00:18:21] **David Hermann:** Ich glaube, recht spät. Einen Monat oder eineinhalb Monate vor Saisonende war es in etwa gewesen.

[00:18:27] **Lucian Haas:** Ach so, dann, wenn man eigentlich gar nicht mehr so weit fliegen kann, wo auch schon relativ klar war, dass es nicht so weit ist. Jetzt kann dich eigentlich auch keiner mehr aufholen.

[00:18:34] **David Hermann:** Ja, genau, genau.

[00:18:36] **Lucian Haas:** War das dann für dich ein Ansporn zu sagen, okay, 2025 will ich da weitermachen? Also ich will, als Newcomer kann ich nicht mehr auftreten, aber ich will jetzt in anderen Wertungen auch weit vorne stehen? Oder war das auch etwas, wo du sagst, wenn sowas passiert, dann wieder nur als Nebenprodukt. Ich will für mich fliegen.

[00:18:59] **David Hermann:** Es war für mich nie der Anspruch gewesen, überhaupt irgendwie, irgendeine Rangliste letztendlich zu gewinnen. Wir hatten oder ich hatte mit meinen Freunden zusammen schon mal den Schnapsgedanken gehabt. Ja, schön wäre es, wenn man letztendlich in der nächsten Saison irgendwo auf dem Podest halt stehen kann. Aber es gibt viele Top -Piloten in Deutschland, auch international, die letztendlich saugute Strecken halt fliegen. Und Träumen ist schön und Träumen ist wichtig. Letztendlich, was bei rumkommt, ist eine andere Sache. Wie du selber auch weißt, ist das Fliegen auch nicht nur aufs Wochenende, beschränkt, sondern auch unter der Woche. Und letztendlich ist es auch ein Privileg, überhaupt fliegen zu können. Und die guten Strecken, wenn ich mir sie die eigenen Tage dies Jahr so anschau, dann waren die meisten Tage unter der Woche, wo man normalerweise arbeiten muss.

[00:19:52] Dieses Jahr hat sich für mich da komplett anders entwickelt, sodass ich letztendlich mir einfach nur dachte, ich habe jetzt Bock auf Fliegen, wenn ich die Möglichkeit doch jetzt auch habe, mehr Zeit im Privatleben zu haben. Und um den Privatrahmen für mich auch zu bekommen, will ich das Maximalste aus dieser Saison auch nutzen. Und dabei hat es dann letztendlich wieder irgendwie dazu gereicht, dass man halt irgendwo mitspielt auf diversen Wertungsebenen.

[00:20:21] **Lucian Haas:** Ich habe mir vorher nochmal die Wertungen beim DRV so angeguckt. Und dann, okay, du stehst derzeit nirgendwo auf Platz 1, aber bei ein paar Wertungen stehst du auf Platz 2. Und vor allem fällt aber eins auf, ich glaube, es gibt kaum etwas, warum ein Pilot, der in diesem Jahr so viel, aber auch so konstant weit im Flachland geflogen ist wie du. Auch aufgefallen ist mir dabei, du hast ja mindestens sechs, glaube ich, sechs neue Startplatzrekorde aufgestellt. Allerdings von Startplätzen, wo man jetzt sagen würde, du wohnst in Nürnberg, und das ist jetzt nicht um deine Region direkt drum herum, sondern das ist wirklich teilweise quer durch die Republik gefahren, wo du dann wahrscheinlich hinfährst und dann von dort weg fliegst und dann erstmal den Locals, die lange Nase machst und die sich

wundern, was da so ein hergefahrener Nürnberger einfach den Startplatzrekord wegnimmt.

[00:21:17] Wie machst du das, dass du sagst, okay, ich suche mir wirklich die Startplätze aus, nach denen ich dann weiß, dort kann ich dann heute vielleicht wirklich weit fliegen?

[00:21:31] **David Hermann:** Puh, das ist eine lange Geschichte.

[00:21:35] Letztendlich haben wir alle die gleichen Tools. Und ich gucke mir letztendlich auch nur die Prognosen an, wo es halt thermisch am besten funktioniert und schaue dann halt nach, wo es in der Nähe welche Startplätze halt gibt. Gucke dann auch ein bisschen, wo es Lufträume, ob da irgendwelche Lufträume sind.

[00:21:58] Und ja, letztendlich die lokalen Vereinsgegebenheiten zu Startplätzen, wo man halt letztendlich als Gast fliegen oder nicht fliegen darf und versucht da letztendlich, mir ins Gedächtnis zu rufen oder versuchen vorzustellen, ob die Linie, die ich fliegen möchte, für den Tag in diesem Monat, in dieser Saison letztendlich auch die richtige ist. Weil es ist letztendlich viel auch von der Topografie entscheidend, wie und wo du, wie weit du letztendlich kommst. Weil wenn ich zum Beispiel jetzt vorhabe, einen langen Flug zu machen, das ist ja anders wie in den Bergen zum Beispiel, wo du permanent irgendwelche, Triggerflanken halt hast, abends irgendwelche Südwestflanken, Westflanken halt hast, die perfekt thermisch halt anstehen.

[00:22:45] So hast du das im Flachland ja nicht. Und meine Flüge, die waren dieses Jahr, auch wenn es jetzt nicht beabsichtigt gewesen ist, die meiste, ich glaube die meisten davon, oder fast alle, ich bin mir da nicht sicher, ich glaube alle waren im Flachland gewesen. Und da muss man schon gucken, okay, für das, was ich halt vorhabe, wo komme ich am Ende des Tages halt raus? Um meine Chancen für die letzten 50, 60 Kilometer nochmal so weit wie möglich aufzuweiten. Und letztendlich ist halt ein Mix aus Luftraum, um da keine Luftraumverletzungen herzuleiten, richtiger Stabplatz, wo der Wind auch richtig ansteht. Einmal hat man auch welche Stabplätze, die irgendwie so ein bisschen in der Düse halt sind, wie zum Beispiel mit einem Schwarzwald, da hat man dann welche, wenn Thermik halt angeht, ist der Talwind auch an.

[00:23:38] Und dann kannst du die Thermik auch mit der Thermik halt gescheit auszentrieren. Das sind so lauter kleiner mikrotopografischer Besonderheiten, die auch zu berücksichtigen sind. Ich habe lange gebraucht, um es zu verstehen, zum Beispiel das nächste Mittelgebirge von Nürnberg ist ja der Bayerische Wald. Das sind ja letztendlich paar Hügelchen, die sich natürlich vom Flachland schon sehr abgrenzen, aber im Verhältnis zu den Alpen doch noch sehr mickrig erscheinen. Und trotzdem haben wir im Mittelgebirge auch ganz normale Talwindssysteme, die die Thermik genauso beeinflussen wie im alten Raum, bloß halt nicht so extrem. Und all diese Besonderheiten bei der Stabplatzwahl, wo geht's, zu welchen man letztendlich hinfahren möchte,

[00:24:29] tangieren letztendlich die Entscheidung auch, für die man sich entscheidet. Und teilweise sind es auch so Stabplätze, ich werde es nicht vergessen, Neugenreuth zum Beispiel ist ein ganz witziger Stabplatz. An dem Tag, da sind wir noch einem Local begegnet, als wir hochgegangen sind, der zu uns meinte, ihr wollt doch heute nicht fliegen, oder? Ja doch, schaut doch, Thermikprognose, schaut doch verdammt gut aus. Er hat einfach nur mit dem Kopf geschüttelt und ist weitergegangen, weil aus seiner Sicht es völlig unfliegar war. Und es ging aber perfekt sich halt auf, weil es halt so eine Konvergenz bildete zwischen 8 -Achtel -Beschichtung in der Höhe und perfekter Cumulitechnik mehr im Norden halt.

[00:25:16] Da konnte man an dieser Konvergenz entlang fliegen. Und das Stabplatz war genauso, wie ich das eben mit den Triggerpumpen erzählt hatte, dass es halt im Randbereich des Thüringer Walls dann zuverlässig hoch ging, mit stark basischer Thermik, die halt an den Flanken sich im Randbereich des Thüringer Waldes da bilden konnte. Und das sind genau solche Gegebenheiten, die es halt bei den Startplätzen zu berücksichtigen sind manchmal.

[00:25:43] **Lucian Haas:** So was, ich meine, du fährst ja immer jetzt zu anderen Startplätzen hin, zumindest bist du da viel rumgefahren. Du kennst ja diese lokalen Startplätze gar nicht. Also du bist teilweise wahrscheinlich noch nie dort geflogen. Das ist auch deine Erstflüge von dir aus. Wie kommst du zu solchen Einschätzungen, dass du dann auch sagen kannst, oh, ich befinde mich da im Lee vom Thüringer Wald und dann sonst irgendwie was. Also, dass du sowas mit einrechnest und sagst, ich glaube schon, dass ich hier starten kann. Ich glaube schon, dass ich hier wegkommen kann. Und die Locals dann sagen, vielleicht nur den Kopf schütteln, aber was siehst du, was die anderen nicht sehen?

[00:26:18] **David Hermann:** Ich glaube, wir sehen alle das Gleiche. Ich kann es dir nicht sagen, das ist letztendlich die Erfahrung. Die Erfahrung, die mir einfach sagt, ist es jetzt hier wirklich möglich oder halt traue ich mir letztendlich, überschätze ich mich halt irgendwo.

[00:26:35] **Lucian Haas:** Lass mich noch mal einhängen. Woher kommt dann die Erfahrung? Weil wenn ich jetzt sehe, du hast 2022 deinen Schein gemacht, 23 mit dem Streckenfliegen angefangen oder sowas. Also letzten Endes hast du jetzt, sagen wir mal, zwei Jahre Streckenflug -Erfahrung. Auch wenn du sehr viel fliegst und in unterschiedlichen Sachen. Wie kann man so schnell so erfahren werden?

[00:26:58] **David Hermann:** Es sind letztendlich die Stunden, die ich in der Luft verbringe. Ich habe neulich mal geschaut, was ist dieses Jahr passiert? Was sind die Erfahrungen, die bisher waren und letztes Jahr? Und ich denke mal, ab einer gewissen Airtime in der Luft und einer Portion Selbstreflexion kommen die Erfahrungen dann ganz automatisch. Es ist, ich denke mal, es waren dieses Jahr zum Beispiel knapp 200 Stunden Airtime, 186 jetzt in Summe. Da kommt das Gefühl von alleine, was sich halt ab einem gewissen Moment, ich erinnere mich zum Beispiel,

[00:27:38] dass viele oftmals gesagt haben, nee, die Thermik wird zu zerrissen sein. Es ist zu stark, windig. Das kannst du nicht auf Strecke gehen. Und da bin ich halt einfach auf Strecke geflogen. Das waren dann halt Tage, wo es halt auch mal 200 Kilometer weit ging, wo die Leute teilweise vorab schon gesagt haben, nee, auf gar keinen Fall kommst du da weg. Du stehst gleich auf dem Boden. Wo ich mir dachte, aber es muss doch gehen. Es ist doch irgendwie, ich habe doch gute Flanken im Mittelgebirge. Die Thermik wird doch stark genug sein. Es muss doch irgendwie gehen. Und letztendlich habe ich es dann einfach versucht. Ich bin hingefahren, habe es versucht und sehe, okay, die Thermik ist wirklich gradierend oder gradierend ist so stark, dass die Thermik sich austrennen lässt, trotz der großen Windstärke. Und so kam die Erfahrung peu à peu halt nach und nach mit Erfahrung halt mit.

[00:28:26] **Lucian Haas:** Wonach guckst du dann bei so Wetterlagen, wenn du sagst, ich will weit fliegen im Flachland? Guckst du einfach hin, okay, ich brauche gradientstarke Thermik? Und ich brauche starken Wind? Sind das so die beiden Sachen, die dich hauptsächlich vorantreiben?

[00:28:41] **David Hermann:** Dann am besten keine Lufträume dazwischen.

[00:28:46] Keine Lufträume dazwischen, wo ich halt letztendlich irgendwie stark quer zum Wind oder 90 Grad versetzt zum Wind fliegen muss.

[00:28:58] Und irgendwelche Mittelgebirge zum Ende und zum Anfang. Ich denke, das sind die wichtigsten Erkenntnisse, um halt letztendlich auch Rekorde zu brechen können.

[00:29:10] **Lucian Haas:** Fliegst du auch Winde? Oder startest du aus der Winde? Ja, auch. Dafür bräuchtest du ja dann kein Mittelgebirge, zumindest zu starten. Das könnte doch auch schon funktionieren, oder nicht?

[00:29:21] **David Hermann:** Ja, doch, doch, das wird schon funktionieren. Ich habe mal, also mit den sämtlichen lokalen Vereinen rund um Nürnberg bin ich ziemlich gut vernetzt und habe da versucht, da ein gutes Netzwerk aufzubauen, je nachdem, wie sich das Wetter halt legt, um auch die größtmöglichen Chancen zu haben. Das Kernproblem, was ich persönlich dabei habe, ist, dass es meistens eine Stunde bis zwei Stunden später halt losgeht mit dem Windenaufbau. Das sind halt letztendlich zwei Stunden, die mir dann halt irgendwo fehlen, wenn ich halt einen großen Flug machen möchte. Das ist eher so das Kernproblem, weswegen ich mir eher denke, dann versuche ich es halt eher am Hand,

[00:30:10] mich irgendwie rauszudrehen und bin dann halt deutlich vorab unterwegs als manch anderer. Geht sich nicht immer auf, weil teilweise hast du auch Nullwindbedingungen, wo ich dann dann versuchen muss, rauszufliegen und da irgendwie das richtige Zeitfenster zu erwischen. Wann rausgestartet werden muss, ist halt sehr schwierig. Und wenn du dich da verschätzt, dann hast du halt eher keinen zeitlichen Vorteil, eher einen Nachteil.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Weil du erstmal wieder hochlaust, wenn du da laufen musst oder so.

[00:30:39] **David Hermann:** Ja, genau.

[00:30:42] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt fliegst, ich glaube dein weitester Flug in diesem Jahr war, da hast du die 300 Kilometer geknackt. Da bist du 306 Kilometer von Knobelsdorf ausgeflogen. Ja. Und da war glaube ich auch ziemlich viel Wind, wenn ich das aus deiner Flugbeschreibung so herausgelesen habe. Unter anderem hast du dann, ich glaube das war der Flug, da hast du dann auch geschrieben, dass es dann teilweise, du bist glaube ich über den Odenwald geflogen oder so, und hast sehr leicht dann auch noch und hast dich da durchgekämpft und sonst irgendwie was. Ist das nicht zu riskant, bei so viel Wind zu fliegen? Ich

[00:31:20] **David Hermann:** denke riskant ist eher nicht das Fliegen bei Starkwind, weil letztendlich fliegen die Piloten in Brasilien oder Kolumbien auch ihre Strecken von 400, 500 Kilometer bei noch stärkerem Wind teilweise. Ich denke es ist eher riskant, wenn die Pilotenskills nicht zum Schirm halt passen. Und das Schirm dann irgendwelche Faxen macht, die man dann nicht mehr bändigen kann. Es kann aber auch ganz unterschiedliche Gründe halt haben, wenn du irgendwie dehydriert bist oder einen schlechten Tag halt hast und dann die Reaktion halt nicht zur Reaktion vom Schirm passt. Aber letztendlich will der Schirm ja fliegen. Und ich denke es ist einfach eine Schwingung, der man sich mit anpassen muss.

[00:32:05] Und einfach muss ich nicht versuchen, irgendwie gegen den Schirm zu arbeiten, sondern mit dem Schirm zusammenzuarbeiten. Und ich denke, wenn man dieses Gefühl entwickelt hat, dann kriegt man auch starke, lege Situationen hin. Es kommt natürlich auch immer wieder aufs Lee halt an.

[00:32:26] Letztendlich war es in dem Moment beherrschbar, aber es war schon sehr grenzwertig, weil teilweise an dem Tag, ich erinnere mich noch sehr gut,

[00:32:34] war unten im Odenwald. Wir mussten, also wir wollten, wir waren uns letztendlich ganz sicher, bei dem Rekordflug, ob wir nördlich oder südlich von Frankfurt fliegen wollen. Und der Wind hat uns dann mehr Richtung Süden getrieben, sodass wir dann letztendlich Richtung Odenwald, südlich vom Frankfurter Luftraum, gingen. Und da wurde zunehmend stärker, aber auch die Gegend wurde halt zunehmend strukturierter. Wir erkannten wohl Thermik, wie sich im Lee bilden kann. Und war es halt eine gute Kombination, die aber auch schnell gefährlich werden könnte, wenn man zu tief rankommt. Weil teilweise waren es auch unwegsame Gelände, wo man halt nicht unbedingt im Tal irgendwo landen möchte, weil viele Häuser dicht bebaut, irgendwelche Starkstromleitungen.

[00:33:25] Und überall, man guckt halt nach oben, der Schirm tänzelt über dir herum, klappt halt immer mit dem Öhrchen ein bisschen und ist halt sehr schwammig. Durch die ganze Lee Thermik war es halt schon sehr grenzwertig. Also es war halt, hat schon, irgendwie teilweise hat es schon Spaß gemacht, weil das Ganze halt unter Kontrolle war. Es war jetzt zu keinem Zeitpunkt das Gefühl, es ist jetzt nicht unter Kontrolle, aber ich habe gefühlt, es kann auch sehr schnell in die Hose gehen, wenn man halt nicht wirklich akkurat on point irgendwie den Schirm in dem Moment handelt.

[00:33:55] **Lucian Haas:** Hast du schon mal Situationen gehabt, außer die anfangs erwähnte Schrottung deines Vivos im zu starken Wind für dich damals? Hast du danach nochmal irgendwelche in Anführungszeichen bösen Situationen erlebt?

[00:34:09] **David Hermann:** Der DAV hatte mal geschrieben, dass die ersten 100 Flüge die gefährlichsten sind. Und wenn ich mich an meine Anfangszeit erinnere, dann gab es viele blöde Situationen, die halt letztendlich, wo ich letztendlich mit einem blauen Auge davon gekommen bin. Also in der Situation, wo zum Beispiel nicht in den Hang hineindrehen, wenn man halt nicht viel Höhenabstand zum Hang hat, da bin ich halt in den Hang hineingedreht und bin dann letztendlich im Halbkreis,

[00:34:40] und bin dann letztendlich nur rausgekommen, weil zufällig zu dem Zeitpunkt irgendwo eine Waldschneise im Wald gewesen ist. Dann bin ich halt unterhalb der Baumkante aus der Waldschneise rausgeflogen, weil mir irgendwo das Gefühl für den Schirm auch gefühlt gefehlt hatte. Zu wissen, okay, wie träge reagiert der Schirm, wie viel muss ich halt ziehen, wie viel Körperverschleppung, und das waren schon oft solche Situationen, die grenzwertig halt waren, wo ich auch teilweise im Baum hängen bleiben könnte. So, und ich nach den 100 Flügen, lass es mal per mehr oder weniger sein, waren solche Situationen seitdem nicht mehr da. Das ist dann mit der Zeit irgendwann weggegangen, weil ich letztendlich immer versucht habe, immer wenn ich geflogen bin, habe ich versucht, nach jedem Flug diesen Blindspot,

nenne ich ihn dann mal gerne, diesen Blindspot, diesen grauen Fleck,

[00:35:40] und dann, dann sehe ich halt nichts, du siehst halt nur dein kleines Feld und diesen Blindspot, alles was dich herum umgibt, was halt gut, was halt schlecht gelaufen ist, immer dahinter zu schauen und zu gucken, okay, wie sieht es da aus, gibt es da irgendwelche Potenziale zu optimieren, müsste ich halt irgendwo anders reagieren, um ein besseres Ergebnis zu erzielen. Und ich denke, das hat sich mit der Zeit auch mit den Flugfähigkeiten zusammen entwickelt.

[00:36:09] **Lucian Haas:** Machst du das nur gedanklich oder schreibst du das dann auch wirklich auf?

[00:36:15] **David Hermann:** Gedanklich. Ich gucke mir die Linie vom Flug an

[00:36:20] und versuche mich da gedanklich nochmal hinein zu versetzen, je nachdem was für ein Flug es gewesen ist, gehen da teilweise schon so ein, zwei Stunden drauf. Es ist jetzt ein Mix, wo ich halt wirklich hoch konzentriert am Bein bin, sondern ich lasse die Gedanken einfach mal so ein bisschen Revue passieren, so ein bisschen vorbeiziehen und schaue mir mal an der Fluglinie halt an, was da halt irgendwie passiert ist, ob es halt wirklich so ist, wie ich es mir halt vorstelle, wie es halt passiert war oder halt die Linie was völlig anderes als aber. Manchmal spinnt man sich halt irgendwie auch was zusammen und sieht dann an der Fluglinie später, ah nee, das war ja doch komplett anders. Und ich denke, das bringt sehr viel, dieses

[00:37:03] sein eigenes Verhalten zu reflektieren.

[00:37:06] **Lucian Haas:** Machst du auch sonst

[00:37:09] vorbereitende, also nicht direkt nur nach dem Flug, also vorbereitende, nachbereitende Arbeit, sondern machst du auch sonst irgendwelche Trainingssachen fürs Fliegen? Machst du auch vielleicht eine Form von mentalem Training oder so etwas, um zu sagen, der Kopf ist ja irgendwo auch entscheidend?

[00:37:27] **David Hermann:** Absolut. In unserem Sport, wenn man sein Personal Best erreichen möchte, ist 50 Prozent der Kopf der letzten Zeit eigentlich über Misserfolg oder Erfolg entscheidet. Und ich nehme mir da gerne die Zeit, vorm Flug am Startplatz eine halbe Stunde Ruhe einfach einkehren zu lassen, zu beobachten, in welchen Intervallen, in welchen Zyklen halt Thermik sich anfängt zu bilden, wenn man halt da ist. Und auch so Kopfversuche, Ordnung zu schaffen, okay, was könnte letztendlich mich heute am Tag überraschen, weil die meisten Flugunfälle passieren halt nicht, weil die Piloten nicht fähig sind, sondern die meisten Unfälle passieren halt immer aus dem Grund, dass man überrascht wird und aus der Überraschung irgendwie impulsiv handeln muss.

[00:38:21] Und letztendlich versuche ich mir dieses jedes Mal, vor jedem Flug vor die Augen zu halten, um es auch innerlich wirklich zu verwirklichen, dass das und das bei den Bedingungen heute so und so passieren könnte, dass ich halt einen kühlen Kopf bewahren möchte. Und ich denke, diese mentale Selbstausssetzung bringt auch verdammt viel, um auch die innerliche Ruhe zu behalten und sich auch nicht stressen zu lassen, wenn man mal eben tief kommt, weil man eben zum Beispiel den Flug nicht beenden möchte. Das zeigt sich bei mir, dass es ziemlich gut funktioniert. Ein mentales Training ist in unserem Sport oder wie in jedem Extremsport,

[00:39:05] schon eine Komponente, die sehr entscheidend ist.

[00:39:10] **Lucian Haas:** Liegst du auch manchmal nachts wach und visualisierst irgendwelche Flügel?

[00:39:15] **David Hermann:** Ja, passiert auch irgendwie da.

[00:39:18] Schon,

[00:39:19] **Lucian Haas:** ja. Was ist deine Lieblingsvorstellung dabei?

[00:39:25] **David Hermann:** Am Startplatz einen Tag davor schon zu sein und irgendwo mit dem Biwak einzukehren und am nächsten Tag ruhig einen Tag zu starten. Das ist mein Lieblingsvorstellung. Weil ich sehe das Gleitschirmfliegen nicht nur als Gleitschirmfliegen per se, sondern es ist für mich ein riesiges Abenteuer. Ich reise halt gerne auch und mit dem Gleitschirm habe ich es geschafft, mit so einer Konstanz, einer fliegerischen Konstanz, das wirklich als Fortbewegungsmittel auch irgendwie zu nutzen. Das ist ja das Paradoxe an der Geschichte, dass man letztendlich mit der Kraft der Natur

[00:40:01] durch etliche Kilometer halt fliegen kann. Letztendlich ist man mit dem Gleitschirm genauso schnell, wie mit der deutschen Bahn halt irgendwo. Und die ganze Fahrerei, sei es wie komme ich jetzt da hin oder wie komme ich jetzt zurück, je nachdem wo man gelandet ist, das ist für mich persönlich ein persönliches, riesiges Abenteuer, was ich wirklich sehr gerne mag. Auch finde ich mich dann zum Schluss immer jedes Mal sehr froh über das eigene Bett, was dann deutlich komfortabler ist als eine Isomatte.

[00:40:31] **Lucian Haas:** Apropos zurückkommen. Planst du sowas vorab mit ein oder sagst du, ich fliege einfach, ich weiß, ich will in die Richtung und das muss heute so weit gehen, wie es geht und zurückkommen? Keine Ahnung, was klärt sich dann noch?

[00:40:48] Die

[00:40:48] **David Hermann:** Geschichte, das Ende der Geschichte ist immer offen. Ich weiß nie, wo ich letztendlich zurückkomme und wo es mich als nächstes vertreibt. Ein gutes Beispiel war, wo wir an unserem regionalen Stabplatz im Altmühltal Richtung Westen geflogen sind mit einem guten Ostwind. Da bin ich irgendwo kurz in der Schwäbischen Alb irgendwo abgesoffen und dann sah der nächste Tag im Schwarzwald richtig gut aus. Und dann war da der naheliegende Gedanke, dann fährst du halt eben mit einem deutschen Ticket zum Schwarzwald und guckst dir mal die Gegend dort an, um einfach zu verstehen, wie der Schwarzwald toll funktioniert. Und unterwegs lernt man dann immer welche Leute kennen, auch andere regionale Piloten im Schwarzwald und vernetzt sich, unterhält sich

[00:41:37] und es sind halt coole Erfahrungen irgendwie. Das mag ich halt eben, dass letztendlich das ganze Biwak -Equipment, was ich halt dabei habe, mir auch irgendwo eine innerliche Ruhe gibt.

[00:41:49] Sich nicht stressen zu müssen, ja okay, ein Auto abholen oder vielleicht sich Gedanken zu machen, was ist, wenn der letzte Zug wegfährt, sondern irgendwo da einzukehren, wo man halt eben ist, wenn es eben nicht weitergeht. Und das ist halt letztendlich schon sehr stressbefreiend, wenn man sich darauf einlassen kann, ob diese Gedanken

[00:42:07] **Lucian Haas:** Du sagst jetzt immer Biwak -Equipment. Hast du bei jedem Flug dein Biwak -Zeug mit dabei?

[00:42:13] **David Hermann:** Ja, bei

[00:42:14] **Lucian Haas:** jedem Flug. Was gehört dazu, also was nimmst du da mit? Standard

[00:42:19] **David Hermann:** -Equipment ist Zelt, AG -Stöcke, Wanderstöcke, Isomatte und Schlafsack.

[00:42:27] **Lucian Haas:** Das ist bei jedem deiner großen Streckenflüge dabei. Also wenn du jetzt von Nürnberg losfährst, ich hab's jetzt so rausgehört, du fährst da mit dem Deutschland -Ticket zu den Startplätzen hin, wo du hin willst. Wenn's am Morgen geht, dann am Morgen. Wenn's weitere Fahrt ist, fährst du am Tag davor schon an, Biwaks da irgendwo und gehst dann am nächsten Tag zum Startplatz hoch und fliegst.

[00:42:48] **David Hermann:** Ja genau, so ist es.

[00:42:51] **Lucian Haas:** Klingt witzig.

[00:42:54] Zumindest fürs Flachlandfliegen ein sehr ungewöhnlicher Ansatz. Wie bist du da drauf gekommen? Ich hatte

[00:42:59] **David Hermann:** mal die Situation, dass ich den letzten Zug nicht mehr erwischte, weil der Zug da davor irgendwie Verspätung hatte und dann war ich in irgendeinem Dorf in Deutschland gestrandet, wo es nicht mal ein Airbnb gab. Und dann hab ich halt mir für viel Geld ein Taxi nehmen müssen, um halt irgendwie in eine nächstgelegene Ortschaft fahren zu können. Das hat mich so dermaßen genervt, dass ich mir dachte, nee, das würde ich mir echt nicht geben. Der Sport ist doch schon ohnehin so teuer und jedes Mal da irgendwie sich abzustressen, im Flug schon den Gedanken zu haben, irgendwo einzulanden, wo Infrastruktur halt ist, wo irgendwie eine Bahnverbindung fährt, weil wenn man erst wieder zur Bahn hinkommen muss und da irgendwie per Trampen oder irgendwie mit einem Bus vor allem, wenn es noch Sonntag zum Beispiel ist, irgendwo hinfahren muss, geht echt viel Zeit verloren und wie komme ich dann wieder zurück?

[00:43:45] Ich wollte mich von diesen Gedanken nicht tangieren lassen. Und so ist der Gedanke herausgewachsen, Biwak -Equipment. Biwak -Equipment, das ist es, was ich halt brauche. Letztendlich war aber auch der Gedanke

irgendwo in den Alpen, wollte ich eine Alpenüberquerung halt dieses Jahr machen und hab es mir aus diesem Grund halt letztendlich auch geholt, bis ich dann letztendlich im Flachland mit der Geschichte konfrontiert worden bin, die ich dir jetzt gerade erzählt hatte. Und seitdem schleppe ich all das mit mir rum und passt auch in den Gewichtsbereich vom Schirm, sodass es letztendlich jetzt keine zusätzliche Belastung ist. Ich habe ausreichend Platz und komme super damit weg.

[00:44:29] **Lucian Haas:** Was fliegst du dann für ein gutes Zeug, wo das ganze Zeug dann auch mit reinpasst?

[00:44:33] **David Hermann:** Das Bogdan Fly.

[00:44:35] **Lucian Haas:** Also ein leichtes Gurtzeug ohne Sitzbrett. Ohne Sitzbrett, ja. Ist ja auch ungewöhnlich. Also so ein leichtes Gurtzeug und dann mit einem END auf Strecke zu gehen oder sowas. Also die meisten Leute versuchen ja zu optimieren, dass sie sagen, sie haben ein sehr stabiles Gurtzeug, ein Sitzbrett und sonstiges, damit das so geht. Wie bist du auf diese Kombination gekommen? Ich

[00:44:58] **David Hermann:** wollte jetzt den Schirm mit extra wechseln. Ich habe schon die größte Schirmgröße, die es gibt und größer danach geht es. Und mit dem Vorhaben, was ich wollte, wusste ich, dass ich irgendwie ein leichtes Gurtzeug brauche, auch vor dem Hintergrund, dass es ja irgendwie ein Allrounder ist, mit dem man auch mal einen Berg hochgehen kann, auch mal die Grenze hochgehen kann, ohne da jetzt irgendwie extrem ins Schwitzen zu kommen. Klar könnte ich auf der einen Seite auch

[00:45:30] sportlich abnehmen. Auf der anderen Seite ist das Packmaster auch ein ziemlich riesig. Ich wollte alles in einen kompakten Rucksack reinbekommen, was auch gut am Rücken sitzt und einen guten Schwerpunkt hat. Und da kamen die Wege schnell dazu, dass ich mich dann für das Bogdanfly entschieden hatte, auch vor dem Hintergrund, dass du auch mal dazu eine Folge oder ich glaube einen Blog geschrieben hattest. Das hat mich dann schon auch motiviert dazu, das mal auszuprobieren.

[00:46:03] Ja, und so fliege ich halt mit einem schweren Tuch in einer END -Schirme mit einem Leichtgurtzeug rum.

[00:46:12] Das war schon krass gewesen, die Umstellung auf ein Leichtgurtzeug. Geht aber, wenn man sich einmal daran gewöhnt hat. Also ich merke da keinerlei Eingrußen und ich muss sagen, mittlerweile habe ich es gelernt wertzuschätzen,

[00:46:30] die Agilität, die halt letztendlich das ganze System so mit sich bringt. So ein schweres Tuch, das mir halt sehr viel mitgibt und leichtes Gurtzeug, was wenig wegdämpft, war doch schon sehr interessant, weil ich sehr viel auch bei schwacher Thermik mitbekommen, wo halt wie die Luft gerade arbeitet und letztendlich auch da in Flachland zum Beispiel sehr gut damit fahre. Ja, das hat mich halt darin bestärkt, dass

[00:46:59] es viele Wege gibt, die zum Ziel führen.

[00:47:02] **Lucian Haas:** Ich habe gesehen, bei deinen letzten Flügen, die du im DAV eingestellt hast, da ist auch ein neuer Schirm bei dir noch. Da fliegst du jetzt einen, äh, CCC -Schirm, Niviuk Icepeak. Ja. Warum nochmal aufsteigen? Braucht man das, um noch weiter zu kommen, oder was hat dich dazu getrieben?

[00:47:23] **David Hermann:** Brauchen braucht man nicht. Ich denke, meine persönliche Meinung ist, fürs Flachland, weil teilweise die Wolkenabstände schon sehr riesig sind, wenn man auf XC geht, je nachdem wie der Tag halt ist, braucht man schon einen Schirm, der eine gute Gleitleistung hat. So, ein CCC braucht man definitiv nicht fürs Flachland. Den braucht man halt maximal für Competition. Ganz klar an dieser Stelle. Aber ich denke, wenn man einen Rekord brechen möchte, und ich habe den Wunsch, den Deutschlandrekord zu brechen, irgendwann, ob sich's aufgehen wird oder nicht, ist eine andere Sache, denke ich, dass jedes Quäntchen mehr Gleitleistung im Flachland sehr viel halt ausmacht, um halt letztendlich zum Tagesende noch weit zu kommen.

[00:48:14] Weil die Kilometer im Flachland, die werden zum Tagesende gemacht. Weil es kommt nicht darauf an, dass du anfangs am schnellsten bist. Es ist natürlich vorteilhaft. Aber es kommt darauf an, dass du einfach zum Tagesende, zu den Randzeiten, wenn das Gehirn halt an Kapazität so ein bisschen abnimmt, mal dehydriert wird, vielleicht auch hungriger, vielleicht auch erschöpft ist, neigt man dazu, viele Fehler zu machen. Und zum Tagesende werden die

Kilometer gemacht. Und mein Ziel ist es halt, mit dem Flügel, das wird halt noch einiges an Vorbereitung brauchen, um da auch über die lange Zeit fit zu sein, irgendwann den Deutschlandrekord zu brechen. Ich denke, die Flüge aus der Vergangenheit haben für mich persönlich gezeigt, dass es möglich ist, mit einer Konstanz halt große Flüge zu machen.

[00:49:00] Es fehlt halt nur noch an Tageslänge. An Tageslänge und guten Gradienten, dass es möglich wäre, da einen gescheiten Flug zu machen, um halt einen neuen Maßstab in Deutschland nach Jahren zu setzen.

[00:49:13] **Lucian Haas:** Was wäre für dich dieser neue Maßstab? 4 Kilometer. Die Marke soll fallen. Ja, genau. Nun gibt es einige Leute, die auch sagen, naja, mit einem nicht ganz so hoch klassifizierten Schirm, das ist natürlich auch etwas entspannter zu fliegen und gerade wenn du sagst, ja zum Ende hin, wenn man müder ist und sonstiges was, da wird es dann auch entscheidend, wie wägst du jetzt ab oder wie hast du für dich abgewogen, dass du sagst, dann nehme ich trotzdem den etwas anspruchsvolleren Schirm, weil ich mir davon trotzdem noch Vorteile erhoffe. Also ist das andere nicht, wenn du sagst, du hast den vielleicht etwas angenehmer, leichter zu fliegenden Schirm, würde der dir nicht da die Vorteile gerade zum Ende des Fluges hin bieten?

[00:49:55] **David Hermann:** Doch schon. Zum Ende des Fluges wird er mir die Vorteile schon bieten, aber ich denke, der größte Nachteil an dieser Stelle wäre einfach, dass in lange Gleitpassagen ich deutlich tiefer kommen würde, wo ich dann wieder wesentlich mehr Zeit brauche, um letztendlich zur Basis aufzudrehen oder im Worst Case, wenn ich in dem Moment wie auf XC gehen möchte, komme ich zum falschen Zeitpunkt, am falschen Ort an, wo vielleicht die Thermik schon an mir vorbeigezogen ist. Ich komme tiefer als jemand anderes an und verpasse diesen Zyklus und letztendlich mit der Kombination, dass die Gleitleistung soweit ausreicht, muss ich tendenziell immer mehr Höhe aufbauen, als ich im gerade Ausflug dann beschleunigt noch komme.

[00:50:43] Und da bietet sich schon der Vorteil von

[00:50:48] Zweileinern generell, dass sie schon mehr Leistung haben und die nächste Stufe ist jetzt halt CCC. Ich habe da auch sehr lange mit mir gehadert, ob es wirklich auch der richtige Schritt ist, weil es gibt ja unterschiedliche Meinungen letztendlich. Manche sagen ja, manche sagen nein, ja, ich denke mal, in diesem Bereich, in dem man sich halt bewegt, wenn man sich halt für CCC entscheiden oder gegenentscheiden möchte, muss man letztendlich auf sein eigenes Bauchgefühl hören. Werde ich damit klarkommen oder halt nicht, auch dann einen Sicherheitskurs mal besuchen, um halt für den Fall des Falles halt auch geübt zu sein, zu wissen, wie halt auch zu reagieren ist.

[00:51:35] Und ich denke, dass es der richtige Schritt für mich ist.

[00:51:40] **Lucian Haas:** Du hast am Anfang gesagt, viel fliegen, weit fliegen und vor allem lange fliegen. Jetzt hast du reingebracht, du würdest gerne Rekord fliegen, 400 Kilometer. Und zwischen denen war mal so, ja, im Grunde kommst du ja auf die Zahl oder sowas gar nicht so drauf an und dann jetzt aber dann doch. Was ist denn jetzt eigentlich letzten Endes deine Motivation?

[00:52:09] **David Hermann:** Ich denke, jeder Mensch hat ein Ziel im Leben und Ziele sind auch wichtig. Und da habe ich mir als Ziele gesetzt, natürlich ein Deutschlandrekord zu brechen. Anfangs hat mir ein Ziel gesetzt, 100 Kilometer wurde erreicht. Dann die Bestmarke von 200 Kilometer zu knacken, habe ich letztes Jahr erreicht. Die 300 Kilometer Marke dieses Jahr und die 400 Kilometer irgendwann anders, wenn es sich ergeben wird vom Wetter. Aber letztendlich, ja, es beißt sich halt ein wenig. Einerseits ist ja das Fliegen für mich halt unabhängig der Punkte oder Kilometer, will ich versuchen, den Tag so weit wie möglich auszureizen. Und andererseits will ich auch gerne eine Bestmarke knacken, weil es wenigen Leuten halt alleine schon die 300 Kilometer gelungen ist zu knacken und 400 Kilometer wäre schon so eine schöne Marke, die halt irgendwie schön wird, dieses Mal irgendwann erfliegen zu können.

[00:53:10] Letztendlich sind die Tage, die guten thermischen Tage, an denen es wirklich so weit gehen kann, an den Fingern, an einer einzelnen Hand abzählbar.

[00:53:20] Letztendlich sind das halt nur wenige Tage im Jahr. Die meisten Tage, ich würde sagen, 99 Prozent des Jahres gibt es halt nicht die Möglichkeit dazu. Und da fliege ich halt wirklich nach Gefühl und einfach nur mit dem Willen den Tag so weit wie möglich halt auszusaugen, von vorne bis zum Randbereich des Tages und einfach nur das Beste zu geben. Und an den Tagen, wo es halt wirklich eine realistische Chance gibt, eine 400 Kilometer Marke zu

knacken, da gehe ich dann auch wirklich gerne in den Race -Modus rein und versuche halt, mein Ziel zu erreichen. Und so motiviert man sich auch ständig an sich zu arbeiten und auch das Fliegerische hinterzufragen, um halt das bestmögliche Ergebnis zu erreichen.

[00:54:09] Das ist der Grund bei mir.

[00:54:11] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt sagst, du willst noch die 400 Kilometer fliegen, als Rekordflug, heißt das ja auch, du willst weiter wahrscheinlich sehr viel, sehr intensiv fliegen. Wie schaffst du das eigentlich? Also das werden sich viele fragen, okay, einer der so viel fliegt und auch viel unter der Woche fliegt, wie geht sich das aus? Also wie machst du das, wie bringst du Fliegen und Beruf übereinander, wie bringst du Fliegen und Beziehung übereinander?

[00:54:38] **David Hermann:** Ja, es ist halt, ich denke mal, das wird mit einer der Dinge sein, die am Gleitschirmfliegen sehr schwerfallen, Hobby zuschütten und andere Dinge, die dann auch sehr wichtig im Leben sind und auch Zeit in Anspruch nehmen. Ich war dieses Jahr in der glücklichen Situation, dass ich bedingt durch die wirtschaftliche Situation auch vom Arbeitgeber entlassen worden bin und da auch die Zeit hatte.

[00:55:09] Diese Situation habe ich auch sehr intensiv genutzt, um mich auch selber letztendlich zu hinterfragen, welche Richtung möchte ich halt hin? Möchte ich mich halt in die Richtung hin entwickeln, dass ich halt flexibel bin, auch zeitlich da zu arbeiten können, wo andere vielleicht Urlaub halt machen und flexible Arbeitszeiten zu haben, eben um halt das Ziel auch mit den 400 Kilometern verfolgen zu können, weil es eben auch, wenn man einen normalen Job hat, der halt vom Montag bis Freitag vielleicht in Schichten sogar ist, wie ich ihn damals auch hatte, ist es halt eben nicht möglich, sich auch kurzfristig Urlaub einzuräumen und ich denke, wenn man dieses Ziel halt hat und sowieso gerade an diesem Scheideweg im Leben ist,

[00:55:57] was Neues daraus zu machen, weil halt eine wirtschaftliche Situation einen dahin getrieben hat, denke ich, dass es ein schöner Moment ist, auch neue Weichen für sein Leben zu stellen und an diesem Punkt bin ich letztendlich und habe glücklicherweise auch eine Partnerin, die hinter mir halt steht und die es auch selber total leidenschaftlich auch mit begleitet und mir auch dieses auch ermöglicht, ohne da irgendwie Steine in den Weg zu legen zum Beispiel. Willst du

[00:56:28] **Lucian Haas:** denn künftig Fliegen auch irgendwie mit Beruf verbinden?

[00:56:32] **David Hermann:** Ja, das wäre schon mal ein Traum. Das wäre der Traum, ich denke, letztendlich kommt es mir aber im Endeffekt, wäre es der absolute Traum. Schöner ist es aber genauso auch in der Outdoor -Szene, Outdoor -Branche Leuten ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern und wenn es dann vielleicht irgendwie sich in Verbindung stellt, dass man halt Leuten zeigt, wie zum Beispiel gewisse Sachen im fliegerischen Kontext funktionieren, wäre es vielleicht ein schöner Mittelweg, den man halt irgendwann langfristig gehen könnte.

[00:57:12] **Lucian Haas:** Das heißt, als Idee wäre, vielleicht Fluglehrer machen und daraus dann irgendwelche anderen Coachings drauf aufzubauen?

[00:57:20] **David Hermann:** Ja, zum Beispiel.

[00:57:23] Welche Opfer bringst du fürs Fliegen? Dass der Magen manchmal grummelt und hungrig ist, wenn ich nur ein paar Riegel zwischendurch essen kann.

[00:57:36] Welche Opfer? Es geht viel Zeit drauf. Es geht viel Zeit drauf und letztendlich ist es wie jetzt, wenn sich die Saison dem Ende neigt. Es ist auch so ein leichtes

[00:57:50] Durchatmen halt auch, weil letztendlich auch mit der ganzen Fahrerei und das Wetter ändert sich teilweise sehr dynamisch. Über der Nacht kommt dann halt doch irgendwie noch eine Regenfront rein, dann ist es zu feucht irgendwo und dann kreisen die Gedanken mehr oder weniger. Vielleicht wäre ich auch mit dem Startplatz 100 Kilometer weiter gefahren, wo es halt deutlich besser wäre. Diese ganzen Gedanken, die hat man ja zum Beispiel beim Klettern halt nicht. Es regnet halt nicht und man einigt sich halt irgendwo zum Beispiel und geht halt eine Runde klettern und dann ist das Thema gegessen. Beim Fliegen hast du halt wesentlich mehr Faktoren, auch nur diese eine Chance, wenn du was Großes machen möchtest. Und wenn du halt absäufst, dann bist du halt am Boden und machst halt was anderes halt,

was ebenfalls Spaß macht und da irgendwie so eine Resilienz auch selber aufzubauen,

[00:58:37] die kostet Zeit, auch Nerven und auch Strapazen und ich denke, dass es mit unter eine Sache ist, die sehr nervend aufreibend an einem Sport ist, wenn man da sehr ambitioniert unterwegs ist. Zumindest geht es mir so und ich denke, das ein oder andere graue Haar, was ich in dieser Zeit bekommen habe, ist sicherlich der Tribut davon.

[00:59:01] **Lucian Haas:** Kannst du an deinen grauen Haaren abzählen, wie häufig du irgendwo abgestanden bist? Mit Sicherheit. Und wie viele graue

[00:59:08] **David Hermann:** Haare hast du mittlerweile? Wenn ich mich drehen würde, würdest du sie an meinem Kopf auf jeden Fall ein bisschen sehen.

[00:59:15] **Lucian Haas:** Das heißt, das, was vordergründig im DAV XC, was man da rauslesen kann und da ist, fliegt einer ständig und sehr weit und sonstiges, es gibt auch viele Rückschlagstage dabei, die dort gar nicht auftauchen.

[00:59:27] **David Hermann:** Alle Rückschlagstage, ich habe mir mal neulich die Mühe gemacht und wirklich alle Flüge mal hochgeladen, sind auch vollständig da. Letztendlich mache ich es auch für meine persönliche Statistik, einfach zu gucken, was ich halt mit den Schirmen halt an Stunden fliege.

[00:59:42] Die letzten großen Flüge waren halt von der Konstanz auch. Die hatten eine gute Konstanz, dass sie auch hintereinander gute Linien geflogen werden konnten. Wenn man sich aber die Flüge von Knobelsdorf, wo der eine oder andere Rekordflug gefallen ist, sich mal anschaut, waren auch etliche Flüge dabei, die halt über Sorn halt nicht weitergekommen sind, zum Beispiel. Aber ich versuche das Ganze schon sehr transparent zu halten. Es ist letztendlich für mich jetzt kein Ding vom Ego, dass ich da irgendwelche Flüge nicht hochlade. Das Fliegen, das gehört halt dazu. Das Absaufen, das macht ja letztendlich auch immer den ganzen Sport halt aus. Ja, das Greifen nach Stern gefühlt. Manchmal geht es sich auf, manchmal halt nicht.

[01:00:28] **Lucian Haas:** Bist du auch schon mal ganz weit wohin gefahren und dann gar nicht in die Luft gekommen?

[01:00:32] **David Hermann:** Ja, schon.

[01:00:33] **Lucian Haas:** Was machst du dann?

[01:00:35] **David Hermann:** Dann gehe ich erstmal was essen.

[01:00:38] Und im nächsten Moment schaue ich nach einer Zugverbindung wieder zurück und trete den Rückweg an und denke mir, was soll der ganze Scheiß? Wofür mache ich das jetzt eigentlich quer durch Deutschland zu fahren? Und dann geht sich halt nichts aus.

[01:00:53] Letztendlich muss man das versuchen. Und wenn man das nicht versucht, wird man das nicht wissen. Entweder geht es sich auf oder halt nicht. Fifty -fifty.

[01:01:02] **Lucian Haas:** Glaubst du, dass du dieses Feuer fürs Fliegen auch länger behalten wirst? Oder ist man vielleicht, wenn man das so intensiv macht wie du, mit diesem Einsatz, Zeiteinsatz, weit fahren und sonstiges allem, ist man dann vielleicht auch irgendwann ausgebrannt?

[01:01:17] **David Hermann:** Ich denke, mit der Intensität, ist das nichts, was man auf Dauer machen kann. Ich denke, dass ich da zukünftig schon darauf achten werde.

[01:01:28] Bedingt auch dadurch, dass ich dann wahrscheinlich beruflich irgendeine Neuberufung finden werde, auch da mich erstmal komplett fixieren und fokussieren werde,

[01:01:40] nur die besonders guten Tage mitzunehmen. Es gibt halt hin und wieder auch Tage, die eintreffen, von denen man absolut überrascht ist, dass sie doch besser gehen als gedacht. Aber die meisten guten Streckentage zeichnen sich schon aus der Ferne ab. Und ich denke, mit dem Wissen sieht man die Tage definitiv und kann sich dann halt auch bewusst dafür die Zeit auch nehmen, ohne dass andere Sachen zu kurz im Leben kommen.

[01:02:06] **Lucian Haas:** Wenn jetzt mit deiner Idee vielleicht irgendwann mal Coach zu werden oder sowas, wenn Leute zu dir kommen würden und sagen, David, erzähl mir mal, wie kann ich es lernen, im Flachland wirklich gut auf

Strecke zu gehen und dort erfolgreich weiterzukommen? Was sind die Haupttipps, die du denen geben würdest?

[01:02:24] **David Hermann:** Meine zwei Haupttipps wären, oder drei sogar, nicht zu viel darauf geben, was andere dir sagen, sondern seine eigene Meinung sich bilden, bezüglich auch Thermik. Das Beispiel, was ich vorhin genannt hatte, dass Thermik halt ab einer gewissen Stärke zerrissen sein kann. Das kommt natürlich auf den Gradienten an, kommt auf die Topografie halt an.

[01:02:51] Als ein Beispiel, die andere Sache wäre, die halt auch sehr wichtig ist, die mentale Gelassenheit auch zu haben. Die mentale Gelassenheit zu haben, den Flug halt so zu nehmen, wie er halt ist mittlerweile. Ich freue mich natürlich, wenn ich zum Fliegen gehe und habe natürlich einen gewissen Ansporn, aber letztendlich denke ich mir, mal schauen, was der Tag halt wird. Das Wetter wird am Startplatz gemacht, niemand sitzt halt im Wetter drin und kann es halt proaktiv irgendwie steuern letztendlich. Versucht mal, das Beste daraus zu machen. Und ich denke, wenn man da auch eine Gelassenheit reinbekommt, ohne zu versteift an die Sache heranzugehen, macht es auch sehr viel aus.

[01:03:33] Und das Reflektieren während des Fluges und auch nach dem Flug, wo waren die Fehler? Wieso bin ich letztens abgesoffen? Wieso war ich zum Beispiel, wieso bin ich halt nur 50 Kilometer gekommen, wenn jeder andere zum Beispiel, weiß nicht, 100 Kilometer gekommen ist? Oder einfach allgemein, unabhängig jetzt von den Kilometern, wieso hat es bei mir nicht gereicht, wo es halt für meinen Kumpel zum Beispiel gereicht hat? Wieso hat es bei ihm gepasst, bei mir halt nicht? Und einfach so diese Blindspots versuchen zu eliminieren, woran, ja, dass sich selber die Frage gestellt wird, was war falsch und was müsste ich halt besser machen, wenn ich halt irgendwie mit meinem Kumpel zusammen fliegen wollen würde? Wieso ist es bei mir nicht aufgegangen?

[01:04:19] Und diese drei Punkte wäre auf jeden Fall das Grundgerüst, was ich schon fragen würde, woher

[01:04:31] kommen denn die Rückschläge zum Beispiel oder die Themen, weswegen es zum Beispiel irgendwo jemand stagniert, als Beispiel. So natürlich auch Groundhandling. Groundhandling ist ein Thema, was viele machen, viele auch belächeln, und Groundhandling ist halt ein sehr, sehr nützliches Tool. Auch um in der Luft bei starken Bedingungen auch die absolute Kontrolle über den Schirm zu haben. Weil letztendlich will der Schirm halt fliegen. Und dieses kann man am Groundhandling auch sehr üben. Statt den Schirm halt, wenn er irgendwie mal einen Klapper hat am Boden oder irgendwas nicht so ist, wie es halt sein sollte, statt den Schirm abzulegen, versuchen wir, den Schirm halt in der Luft irgendwie sauber zu bekommen, dass er halt wieder

[01:05:22] entsteht.

[01:05:23] **Lucian Haas:** Wie trainiert man mentale Gelassenheit?

[01:05:27] **David Hermann:** Hm, indem man auf seine Gefühle hört. Ich würde es mal so beschreiben. Einfach auf die Gefühle, die auf einen einprasseln, versuchen diese ein wenig zu reflektieren und Ursachenforschung zu betreiben. Woher kommt denn das Gefühl? Ich war viele Jahre beim Psychologen und hab halt explizit auch solche Dinge hinterfragt. Und ich denke, das Fliegen projiziert auch viele Sachen aufs private Leben und andersrum genauso. Und ich denke, dass damit letztendlich auch die Schnittstelle halt gewonnen wird. Wenn man halt sich selber versteht, wieso man halt wie denkt und was einen zum Beispiel nervös macht.

[01:06:18] Wieso macht einen zum Beispiel nervös und was genau? Das Scheitern oder die Angst oder stresst mich halt irgendwas anderes? Das würde ich mal so Ja, ich glaube, das ist der richtige Weg. Schwierige Frage.

[01:06:36] **Lucian Haas:** Aber sich selbst zu hinterfragen und zu erkunden, wo kommen die Emotionen her, die man beim Fliegen oder beim eben nicht mehr Fliegen, wenn man abgestanden ist, irgendwie so empfindet.

[01:06:46] **David Hermann:** Ja, genau. Weil letztendlich das Fliegen, ich finde das Fliegen ist ein sehr beeindruckender Sport, deswegen es mag so klingen, als wenn es halt gerade alles wäre. Ich habe dieses Jahr auch alles gegeben. Ich denke, das Fliegen ist aber ein anderer sehr interessanter Fasset an dem Ganzen, ist letztendlich, dass es auch sehr viel sich im Kopf abspielt. Es ist halt nicht nur abheben und losfliegen, sondern auch sehr viel reflektieren und die Umgebung wahrzunehmen. Das ist halt Theorie und Praxis. Es ist auch so die eigene mentale Haltung und auch die Weitsicht als auch die Zuversicht, die man halt mitbringt. Und das sind halt sehr viele Ebenen, die man auf privater Ebene auch so durchs Leben halt mitbringt.

[01:07:32] Und ich denke, wenn

[01:07:34] man sein Personal best erreichen möchte, sind das halt alles so Ebenen, die beleuchtet werden müssen. Und erst dann, wenn man irgendwie eine innerliche Ruhe gefunden hat und auch natürlich, dass die Fähigkeiten ausgebaut hat, auch die fliegerischen Fähigkeiten, das Gelände zu lesen und wahrzunehmen, was gerade überhaupt irgendwie passiert, schafft man es, so ein rundum Potenzial abzugreifen und halt letztendlich in die Praxis umzusetzen.

[01:08:05] **Lucian Haas:** Okay, David. Ich glaube, du bist da schon auch in deiner kurzen Fliegerzeit von jetzt erst drei Jahren schon sehr, sehr weit gekommen. Danke für deine Erzählung. Ich bin mal gespannt. Also ich werde auf jeden Fall drauf gucken, wann du den 400er knackst. Wahrscheinlich, wenn du sagst, lange Zeit zum Fliegen muss sein. Also das muss irgendwann im Mai, Juni dann vielleicht nächsten Jahr oder übernächsten Jahres dann mal soweit sein, dass ein voller Flachland -Hammer -Tag kommt, wo man dann sieht, David Herrmann hat zum ersten Mal von Knobelsdorf oder wo auch immer aus die 400 Kilometer geknackt. Ich drücke die Daumen. Vielen Dank.

[01:08:48] Das war David Herrmann. Wenn dir die Folge gefallen hat und du noch mehr solcher inspirierender Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören willst, dann würde ich mich über deine Unterstützung für meine Arbeit freuen. Auf meinem Blog www.Lu-Glitz.blogspot.com findest du unter dem Punkt Fördern alle lustigen 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. Fliegt hoch, fliegt lang, fliegt weit. Ciao. Euer Lucian.

English

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

Show notes

In just three years, David Hermann from Schulschirm has risen to an EN-D-two-liner and has already broken the 300-km mark. How is that possible?

Anyone who followed the DHV-XC lowland ranking in 2025 should have noticed a name: David Hermann. The 33-year-old from Nürnberg has consistently caused a stir throughout the entire flying season with a series of major routes across the German lowlands.

In doing so, he not only set his own personal best with a 306 km flight from Knobelsdorf in Thüringen. For five other flight areas as well, from the Schwarzwald to the Sauerland, he now holds the record as the starting place record holder.

When you also find out that David has only been paragliding for three years and has already progressed from a school wing to Low-B, EN-C, and now to an EN-D wing, the impression remains: here is a high-achiever with great passion at work. But somehow also someone who must have mastered the business of lowland cross-country flying very well.

In this episode 169 of Podz-Glitz, David Hermann tells among other things how he approaches flying. How he drives across the Republic to be at the start in the respective region. What strategy he follows when choosing routes. And why he always also has bivouac equipment with him in the harness.

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: On the Flip | Künstler: The Grey Room

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=6G3bC2z9DZE>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS to David Hermann

- Instagram: https://www.instagram.com/soulfly_dave/
- 306 km flight from Knobelsdorf: <https://de.dhv-xc.de/flight/2038479>

- Flights by David Hermann in DHV-XC:
<https://de.dhv-xc.de/flights?fkpil%5B%5D=16695&l-fkpil%5B%5D=Hermann%2C%20David>

Transcript

[00:00:01] **David Hermann:** And the ratio between packing up, setting out, somehow hiking or driving up, it just doesn't really fit in proportion to what the whole sport costs, both financially and in terms of time, and since then, the goal has ultimately been to stay in the air for as far and as long as possible.

[00:00:34] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with David

[00:00:43] **David Hermann:** Hermann. And

[00:00:44] **Lucian Haas:** I'm Lucian Haas.

[00:00:47] If you followed the DHV XC lowland rankings in 2025, one name should have stood out to you: David Hermann. The 33-year-old from Nuremberg caused a stir throughout the entire flying season with a series of major cross-country flights over the German lowlands. Not only did he set a new launch site record with a 306-kilometer flight from Knobelsdorf in Thuringia, but he also set a new launch site record for five other flight areas, from the Black Forest to Sauerland, where he now holds the XC record. When you also find out that David has only been flying a paraglider for three years and has already progressed from a school glider to a Low-B ENC and then to an END glider, you're left with the impression that we're looking at a high-flyer with great passion at work.

[00:01:40] But also somehow someone who handles the business of cross-country flying in the lowlands very well. In this episode 169 of Podz-Glidz, David Hermann talks about, among other things, how he approaches flying, how he drives across the republic to be at the start in each respective region, what strategy he follows when choosing routes, and why he always has bivouac equipment with him in his harness.

[00:02:11] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glidz? You can find out how on the Gleitschirm-Blog Lu-Glidz at www.Lu-Glidz.de. David,

[00:02:23] how do you wreck a paraglider?

[00:02:27] **David Hermann:** Yeah, that's a funny story.

[00:02:30] When you're just really eager to fly, overestimate your own abilities, and drive eight hours from Nuremberg to the Baltic coast, only to be blown off course by strong winds and ultimately end up landing in the bushes.

[00:02:53] **Lucian Haas:** Was that your very first flight on the Baltic Sea?

[00:02:56] **David Hermann:** That was the very first flight I ever did on the Baltic Sea, and it was supposed to be the last one since then.

[00:03:03] **Lucian Haas:** Why, I mean, if you land in a bush, why was there an immediate total loss? I mean, why did you wreck your paraglider?

[00:03:12] **David Hermann:** Well, it just got away from me and I couldn't, I didn't manage to tame the glider, that is, to eventually kill it. And every time it would lever me out, and then it would lever me out a meter and move us two meters further back. It did that five or six times and eventually it just got caught in a thorn tree to the right and left. The center of the canopy was open. I think it was probably some kind of 35 km/h wind or even a bit more. And then the right ear was in the thorn tree, the left ear was in the thorn tree, the middle was open, and every time with every gust the glider tried—it tried to pull itself out of the thorn tree, to fly out, as is the natural tendency of a glider—and then it just got deeper into the thorn tree and tore huge holes in it, so that I eventually tried to cut the lines.

[00:04:08] and ultimately suffered economic damage to the glider as well.

[00:04:12] **Lucian Haas:** You cut the lines?

[00:04:14] **David Hermann:** I cut the lines, yes.

[00:04:16] **Lucian Haas:** So in the end, you had one less set of lines and the glider was completely torn. Exactly.

[00:04:21] **David Hermann:** That's how it looked. A defining experience.

[00:04:25] **Lucian Haas:** Starting in strong winds, I mean, you're saying 35 km/h and stuff like that. Did you have any experience with that at all, or were you just a relatively clueless beginner who thought, "I'll just try it out," and then had this stupid experience with it?

[00:04:43] **David Hermann:** That describes it perfectly. A clumsy beginner, for sure. I had some experience with strong winds already, even in the regional mountains near us. I think it was even in the spring, sometime around March. And we fly a lot in the winter at the regional mountains too, over small hills. And I'd already had some problems with strong winds there. I just thought that laminar wind on the coast would be half as tragic and I totally underestimated it. And that was ultimately the first strong wind experience that ended up costing me equipment. And fortunately, nothing happened that would have caused me to, in any case, do more in that direction if I want to get out safely.

[00:05:32] **Lucian Haas:** What kind of glider was that you wrecked?

[00:05:35] **David Hermann:** That was my first Air Design Vivo Low -B classification.

[00:05:41] **Lucian Haas:** And then? Did you have to buy a new glider? What did you end up buying?

[00:05:50] **David Hermann:** The idea was to stay there for a whole weekend. After the glider turned out to be junk, it felt like an absolute bad dream, like a fever dream. I went back to the hotel first after all the shock, and went to sleep for a bit. And after sleeping, I pinched myself again and realized, damn, this isn't a dream, this is reality. You have one less glider. Then I tried calling all the regional flight schools to see if they still had a glider somewhere. Yeah.

[00:06:19] Yeah, but unfortunately they didn't have a glider in my size that could be acquired on short notice for the coast at a reasonable price. And I will never forget this situation. I'd been given the opportunity by the local club's regional pilot to fly his glider. And when I asked what classification it was, the answer was, I don't know, it's been 20 years since I bought the glider. There was no classification back then.

[00:06:52] **Lucian Haas:** And did you at least test-fly the glider at some point, or did you skip it? Like a...

[00:06:58] **David Hermann:** old treasure? I tried to get the old treasure into the air at all first. The next day, after I'd trashed the glider, the wind conditions were more moderate. There were also many local pilots out flying.

[00:07:14] Then it worked out pretty well that I could try out his glider. I took off nicely with it. I didn't dare, though, because the bag was so heavy that I couldn't even get it over me properly. And in the end, it was just watching and processing the little horror I had there.

[00:07:36] **Lucian Haas:** So you ended up driving back from the Baltic Sea to Nuremberg with nothing to show for it. That's where you're coming from, right? Right.

[00:07:46] How did your glider search go anyway?

[00:07:49] **David Hermann:** I was lucky enough that my good friend was selling his glider at that time or wanted to sell it and wanted to get the same glider brand new again. And it just happened that I eventually said to him, hey, if you're selling your glider and you're so happy with it that you're basically getting it again, then I want to get it too, and then we can develop together so that I'll eventually be at your level. And then we can fly together on courses, go on courses, or fly on the slope with the same skills if we have the same glider. And that's how it happened that I switched from the Air Design Vivo relatively early—I think I did it about eight or ten months after I got my license, after I finished it—I switched to an ENC glider.

[00:08:43] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:08:44] **David Hermann:** Yeah. So you have your license

[00:08:46] **Lucian Haas:** ...done and ten months later you're on an ENC glider. Yeah,

[00:08:51] **David Hermann:** Exactly. Pretty fast. Yeah, pretty fast. Now, it might sound like this is somehow normal. I've thought about it a lot myself, so it's not normal. I know that the jumps usually go from Low B with B to High B because the jumps between the gliders are also very large. And I've ultimately put a lot of thought into it. Am I even ready for that, especially since I just finished a glider? Obviously, I'm not ready for an ENC glider. The situation didn't show that. On the other hand, it was a situation where I ultimately thought, okay, if my buddy flies the glider and he—I've always seen him as a mentor, ultimately.

[00:09:39] and I think everyone needs someone in their life who acts as a mentor, so I can eventually rectify the mistakes I've made, because I'm ultimately a person who analyzes and reflects a lot. I can definitely rectify the mistakes in the end. And if he flies the glider himself, then he can give me better information on it. That was the basic idea behind it.

[00:10:03] **Lucian Haas:** That was, if I remember correctly, 2023, when you got that C-glider. Exactly.

[00:10:14] In 2024, you already switched to an END glider. That's something you'd say, oh, that's pretty fast too. Are you a daredevil?

[00:10:27] **David Hermann:** No, definitely not.

[00:10:31] Daredevil would be the wrong word. I would describe a daredevil as someone who isn't aware of all the risks and just throws themselves into the unknown. Not what's ultimately waiting for them on the other side. I'm definitely not that.

[00:10:52] **Lucian Haas:** Did you know what was waiting for you?

[00:10:54] **David Hermann:** With the END -glider?

[00:10:58] I knew it would be turbulent

[00:11:02] ...can handle, and that it definitely won't always be easy. But what is easy in life? I think there's a risk involved in every opportunity. I think if you're aware of what goal you have. For me, it was clear early on that I want to fly distance and that ultimately I want to stay up as far as possible, for as long as possible. I knew that the step would eventually come, that I'd want to switch to an ENC two-liner.

[00:11:36] And the only question was, and I thought about this for a very long time, END or ENC? And I spent a lot of time researching the glider, reading through the test reports, looking at where the gliders actually are, how they're classified, to recognize the differences between the gliders. I eventually came to the conclusion: okay, if my goal is to make the most of the whole day for as long as possible, then sooner or later I'm going to ask myself the same question—does it make sense to jump up a class to squeeze out just a little bit more performance? And ultimately, the decision I made for myself was to switch straight to END, but to start slower, basically, yeah, slowly is,

[00:12:25] That sounds way too long now. Maybe a bit off. But to dare to approach different flight windows. Because if you think about it, the flight window that we paraglider pilots enter is quite small. From 0 to, let's say, 25 km/h or 30 km/h flight window, which we fly somewhere, although at 30 km/h it gets slow, I'd say it goes into the orange zone, where it slowly becomes critical. And my goal was, when I fly the glider, I want to slowly work my way into all flight windows to see how the glider reacts in dynamic conditions, so that when it's time for cross-country in the spring, I'm ultimately familiar with the behavior, with the characteristics of the glider.

[00:13:11] And so it was pretty good that I, yeah, switched to the END glider quite quickly and then, even in lowland conditions where there weren't those crisp spring conditions like in the Alps yet, I could first familiarize myself with the glider's behavior before I had my first larger flights in the lowlands later on.

[00:13:36] **Lucian Haas:** You just said that you had this idea pretty soon that you wanted to do long-distance flights, that you wanted to stay in the air all day.

[00:13:48] Where did that drive come from? I mean, I think you'd only had your license for a year. Or maybe a year and a half or something. So that's already very ambitious, I'd say, very early on.

[00:14:02] **David Hermann:** I've talked to many pilots about how they perceived their very first flight.

[00:14:11] And just to find out or understand why I didn't have that feeling myself. I remember my first flight, I was flying down from the mountain, sure, a bit of soaring and maybe a light thermal in the morning layer. Then the flight was still three-quarters of an hour over. And the ratio between packing up, laying it out, somehow hiking or driving up, just didn't sit right with me in relation to what the whole sport costs. So, both financially and in terms of the time frame. And that was my motivation, I want more of it. It's just so beautiful to have this privilege.

[00:14:57] Birds manage to do it, after all. And since then, the motivation finally came to be in the air as far and as long as possible. And then sometimes I'd stick to the lee side for hours, soaring from A to B and doing small first valley crossings in various valleys, and realized, oh, that actually is quite a lot of fun, even if the scenery changes. And so, ultimately, it just grew out of that—the XC ambition grew along with the core flying skills.

[00:15:28] **Lucian Haas:** So, does that mean that even today, when you're looking for your flight, it's always basically, I want to do cross-country and I want to fly as far and, above all, as long as possible?

[00:15:41] **David Hermann:** Yes, I would sign off on that. The passion is definitely for XC flying. Soaring on the slope is also very nice and I love it too, especially in the evening—I think everyone knows that feeling—when the magic air, when the thermals start to get weaker, and the day stops working, then it's beautiful hours and experiences you can have in the air. But the passion, the ambition, and the fire that burns inside me, that is definitely for cross-country flying.

[00:16:14] **Lucian Haas:** How important are the points you ultimately achieve with it? I mean, you accumulate kilometers, get your XC points, and then end up on some ranking lists, like 1st place, 2nd place, whatever. Is that significant to you too, or is it just a byproduct of you saying, I want to fly for a long time for myself?

[00:16:40] **David Hermann:** It's more of a byproduct.

[00:16:44] In the end, for me, it's the best feeling when I know I've completely exhausted myself flying from start to finish. And the kilometers, the points, they ultimately stand as a byproduct of the mission.

[00:17:06] **Lucian Haas:** In 2024, you won the DHV Newcomer ranking. As a byproduct of what you have, what did that give you? Or was it actually not significant to you at all?

[00:17:24] **David Hermann:** It was nice to see that with the skills, with what you've learned, what can ultimately be put into practice, that it's enough to get on the podium somewhere. And I think a little bit of healthy competitive spirit isn't anything wrong with it. Of course, it's nice when you can measure yourself against other like-minded people and it's ultimately enough to get a spot on the podium. But it wasn't really an incentive to get first place at all. So it was more of a coincidence. At some point, I was looking at the DHV rankings, seeing where some people were standing, and I just happened to see my name in a newcomer ranking in first place and just thought to myself, wow, cool.

[00:18:13] I didn't really have it as a goal, but it's nice that it's finally happened.

[00:18:17] **Lucian Haas:** When during the season did you notice that?

[00:18:21] **David Hermann:** I think quite late. It was roughly a month or a month and a half before the end of the season.

[00:18:27] **Lucian Haas:** Oh, so if you can't really fly that far anymore, it was already relatively clear that it's not that far. Now, basically, no one can catch up to you anymore.

[00:18:34] **David Hermann:** Yeah, exactly, exactly.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Was was that a motivation for you to say, okay, in 2025 I want to keep going? Like, as a newcomer I can't compete there anymore, but now I want to be at the front in other rankings too? Or was that also something where you'd say, if that happens, it's just a byproduct? I want to fly for myself.

[00:18:59] **David Hermann:** It was never my ambition to win any ranking at all. My friends and I, or I did, had the passing thought of, yeah, it would be nice if you could end up on the podium somewhere next season. But there are

many top pilots in Germany, and internationally too, who fly some seriously good routes. And dreaming is nice and dreaming is important. Ultimately, what actually happens is a different matter. As you know yourself, flying isn't just limited to the weekends, but also during the week. And ultimately, it's a privilege to be able to fly at all. And looking back at my own days this year, the good routes were mostly on weekdays when you normally have to work.

[00:19:52] This year things developed completely differently for me, so I just thought to myself, I'm up for flying if I actually have the chance to have more time for my private life. And to get that balance for myself, I want to make the most out of this season. And in the end, that somehow managed to result in me being competitive on various ranking levels.

[00:20:21] **Lucian Haas:** I looked at the DRV rankings again beforehand. And then, okay, you're not currently in first place anywhere, but you're in second place in a few rankings. But above all, one thing stands out: I don't think there's much reason why a pilot who has flown so far, but also so consistently in the lowlands this year as you have. I also noticed that you've set at least six, I think, six new launch site records. However, these are launch sites where one would now say, you live in Nuremberg, and that's not directly around your region, but it's really driven across the Republic in some parts, where you probably travel there and then fly away from there, and then first give the locals the long nose and they wonder what kind of battered Nuremberg resident just took the launch site record away.

[00:21:17] How do you do it? Like, how do you pick out the specific launch sites where you know you can really fly far today?

[00:21:31] **David Hermann:** Phew, that's a long story.

[00:21:35] In the end, we all have the same tools. And I ultimately just look at the forecasts to see where it works best thermally, and then I check which launch sites are nearby. I also take a look at where there might be any airspaces.

[00:21:58] And yeah, ultimately the local club rules for launch sites, where you're allowed to fly as a guest or not, and I try to recall or visualize whether the line I want to fly is ultimately the right one for that day, in that month, in this season. Because ultimately, a lot of it is also decided by the topography—how and where you ultimately get. Because if I'm planning a long flight, for example, that's different from in the mountains, where you permanently have some trigger flanks, in the evening some southwest flanks, west flanks, that are perfectly positioned for thermals.

[00:22:45] So you don't have that in the lowlands. And my flights this year, even if it wasn't intended, most of them—I think most of them, or almost all of them, I'm not sure, I think all of them—were in the lowlands. And there you really have to look at, okay, for what I'm planning, where do I end up at the end of the day? To widen my chances for the last 50, 60 kilometers as much as possible. And ultimately, it's a mix of airspace, so as not to cause any airspace violations, the right launch site where the wind is also right. Sometimes you have launch sites that are somehow a bit in the nozzle, like with the Black Forest, for example; there you have some where, when the thermals are going, the valley wind is also on.

[00:23:38] And then you can also center the thermals properly with the thermals. These are all sorts of small microtopographical features that also have to be taken into account. It took me a long time to understand it; for example, the next low mountain range from Nuremberg is the Bayerischer Wald. These are ultimately just a few hills that, of course, stand out quite a bit from the flatlands, but in comparison to the Alps, they still appear very small. And yet, in the low mountains, we also have completely normal valley wind systems that influence the thermals just as much as in the alpine region, just not as extremely. And all these specificities in choosing a launch site—where to go, which ones you ultimately want to drive to—

[00:24:29] ultimately affect the decision you make. And sometimes it's sites like Neugenreuth, for example, which is a really funny site. That day, we even ran into a local when we went up, who said to us, "You guys aren't planning on flying today, are you?" We said, "Yes, we are, look at the thermal forecast, it looks damn good." He just shook his head and kept walking, because from his perspective, it was completely unflyable. But it worked out perfectly because it formed such a convergence between 8-eighths coverage at altitude and perfect cumuloform technique further north.

[00:25:16] You could fly along this convergence. And the launch site was just like I told you with the trigger pumps—it went up reliably at the edge of the Thuringian Forest, with strong basal thermals that could form on the flanks in the edge area of the Thuringian Forest. And those are exactly the kinds of conditions you sometimes have to take into account with the launch sites.

[00:25:43] **Lucian Haas:** Something like that—I mean, you're always driving to different launch sites now, at least you've traveled around a lot. You don't know these local sites at all. So, in some cases, you've probably never flown there before. These are your first flights from there. How do you come to these assessments, where you can then say, "Oh, I'm in the lee of the Thuringian Forest" or something like that? How do you factor that in and say, "I think I can launch here. I think I can get away from here"? And the locals might just shake their heads, but what do you see that the others don't?

[00:26:18] **David Hermann:** I think we're all seeing the same thing. I can't really tell you, that's ultimately what experience is. The experience that simply tells me: is it really possible here right now, or am I ultimately just not daring enough, or overestimating myself somewhere.

[00:26:35] **Lucian Haas:** Let me jump in again. Where does that experience come from? Because if I look at it, you got your license in 2022, started cross-country flight in '23 or something like that. So ultimately, you have, let's say, two years of cross-country flight experience. Even if you fly a lot and in different things. How can you become so experienced so quickly?

[00:26:58] **David Hermann:** Ultimately, it's the hours I spend in the air. I looked the other day at what happened this year—what the experience was so far and last year—and I think that after a certain amount of airtime and a bit of self-reflection, the experience just comes automatically. I think it was, for example, just under 200 hours of airtime this year, 186 in total now. That feeling comes on its own, which happens at a certain point; I remember, for example,

[00:27:38] that many people often said, no, the thermals will be too shredded. It's too strong, too windy. You can't do a cross-country flight there. And I just flew the cross-country anyway. Those were days where we went as far as 200 kilometers, where people sometimes said beforehand, no, there's no way you're getting away. You'll be back on the ground in no time. And I thought, but it has to work. I have good flanks in the low mountains. The thermals will be strong enough. It has to work somehow. And ultimately, I just tried it. I drove there, tried it, and saw, okay, the thermals are really gradient-heavy, or the gradient is so strong that the thermals can be separated despite the high wind speed. And so the experience came, little by little, with experience.

[00:28:26] **Lucian Haas:** What do you look for in weather situations like that when you say, "I want to fly far in the lowlands"? Do you just look for, okay, I need strong gradient thermals? And I need strong wind? Are those the two main things that drive you forward?

[00:28:41] **David Hermann:** Then it's best to have no airspaces in between.

[00:28:46] No airspaces in between where I ultimately have to fly strongly across the wind or at a 90-degree angle to the wind.

[00:28:58] And some low mountain ranges at the end and at the beginning. I think those are the most important takeaways in order to ultimately be able to break records.

[00:29:10] **Lucian Haas:** Do you also fly with a winch? Or do you launch from the winch? Yes, also. For that, you wouldn't need a low mountain range, at least to launch. That could work too, couldn't it?

[00:29:21] **David Hermann:** Yes, yeah, that should work. I'm pretty well connected with all the local clubs around Nuremberg, and I've tried to build a good network there to have the best possible chances, depending on how the weather turns out. The core problem I personally have with it is that the winch setup usually starts an hour or two later. Those are ultimately two hours I'm missing if I want to do a big flight. That's more the core problem, which is why I'm thinking I'll try it more by hand instead,

[00:30:10] ...to get myself out of my comfort zone and I'm out there significantly earlier than some others. It doesn't always work out, though, because sometimes you have zero-wind conditions where I then have to try to get out there and catch the right window. Knowing when you have to take off is very difficult. And if you miscalculate, you don't really have a time advantage, you have a disadvantage.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Because you have to climb back up first if you have to run or something like that.

[00:30:39] **David Hermann:** Yeah, exactly.

[00:30:42] **Lucian Haas:** When you fly now, I think your longest flight this year was when you broke the 300-kilometer mark. You flew 306 kilometers from Knobelsdorf. Yes. And I think there was quite a bit of wind there, if I read that correctly from your flight description. Among other things, you wrote—I think that was the flight—that at times, I believe you flew over the Odenwald or something, and you fought your way through it or something like that. Isn't it too risky to fly in that much wind? I

[00:31:20] **David Hermann:** I don't think flying in strong winds is the risky part, because ultimately, pilots in Brazil or Colombia also fly their 400, 500-kilometer routes in even stronger winds at times. I think it's riskier when the pilot's skills don't match the glider. And the glider then does some tricks that you can no longer control. But it can also have completely different reasons, like if you're somehow dehydrated or just having a bad day, and then your reaction doesn't match the glider's reaction. But ultimately, the glider wants to fly. And I think it's simply a vibe that you have to adapt to.

[00:32:05] And I simply don't have to try to work against the glider, but work with the glider. And I think if you've developed that feeling, then you can handle strong, tricky situations too. Of course, it also always depends on the lee.

[00:32:26] In the end, it was manageable at that moment, but it was already very borderline because at times that day—I remember it very well—

[00:32:34] we were down in the Odenwald. We had to—well, we wanted, we were ultimately quite sure for the record flight, whether we wanted to fly north or south of Frankfurt. And the wind then pushed us more towards the south, so we ultimately headed towards the Odenwald, south of the Frankfurt airspace. And it became increasingly stronger there, but the area also became increasingly structured. We probably recognized thermals, like how they can form in the lee. And it was a good combination, but one that could quickly become dangerous if you get too low. Because in some places there was also inaccessible terrain, where you don't necessarily want to land somewhere in the valley because of many densely built houses, some high-voltage power lines.

[00:33:25] And everywhere, you just look up, the glider is dancing around over you, constantly collapsing a bit with the ears and feeling very spongy. Because of all the lee thermals, it was already very borderline. I mean, it was, in some parts, actually fun because the whole thing was under control. At no point did I feel like it wasn't under control, but I felt it could also go south very quickly if you didn't handle the glider exactly on point at that moment.

[00:33:55] **Lucian Haas:** Have you ever had any situations, other than the one you mentioned at the beginning where your Vivo crashed in too much wind for you back then? Have you experienced any "bad" situations since then?

[00:34:09] **David Hermann:** The DAV once wrote that the first 100 flights are the most dangerous. And when I remember my early days, there were many stupid situations where I ultimately got away with just a black eye. Like in the situation where, for example, you shouldn't turn into the slope if you don't have much altitude to the slope—I turned into the slope and then ended up in a semicircle,

[00:34:40] and I only ended up getting out because, by chance, there was a clearing in the forest at that point. Then I flew out of the clearing below the tree line because I felt like I was missing my sense of the glider somewhere. Knowing, okay, how sluggishly the glider reacts, how much I have to pull, how much body shift... and those were often such borderline situations where I could have partially gotten stuck in a tree. So, and after the 100 flights—let's just say more or less—those kinds of situations haven't happened since. That eventually faded away over time because, ultimately, every time I flew, I tried to look at this blind spot after every flight—I like to call it that, this blind spot, this gray area,

[00:35:40] and then, then I just see nothing, you only see your little field and this blind spot, everything that surrounds you, what went well, what went poorly, always to look back and see, okay, what does it look like there, are there any potentials to optimize, would I have to react differently somewhere to achieve a better result. And I think that developed over time along with the flying skills.

[00:36:09] **Lucian Haas:** Do you just do that mentally, or do you actually write it down too?

[00:36:15] **David Hermann:** Mentally. I look at the flight line.

[00:36:20] and I try to put myself back into that headspace mentally; depending on what kind of flight it was, it can sometimes take an hour or two. Now it's a mix where I'm not really highly concentrated on the leg, but I just let the thoughts pass by a bit, let them drift, and I look at the flight path to see what actually happened there—whether it really was the way I imagined it happened, or if the path was something completely different. Sometimes you just make stuff up in your head and then see it on the flight path later, like, "Oh no, that was completely different." And I think that brings a lot, this

[00:37:03] reflecting on your own behavior.

[00:37:06] **Lucian Haas:** Do you also do any other

[00:37:09] ...preparatory work—so not just right after the flight, but preparatory and post-flight work—but do you also do any other training for flying? Do you maybe do some form of mental training or something, to say that the head is also crucial somewhere?

[00:37:27] **David Hermann:** Absolutely. In our sport, if you want to achieve your personal best, 50 percent of it is mental; lately, it's actually been about success or failure. And I like to take the time to just sit in silence for half an hour at the launch site before the flight, observing at what intervals and in what cycles the thermals start to form when you're out there. And also these mental exercises to create order—okay, what could ultimately surprise me today? Because most flight accidents don't happen because the pilots aren't capable, but most accidents always happen because you're surprised and have to act impulsively out of that surprise.

[00:38:21] And ultimately, I try to keep this in mind before every flight, to really internalize it, that this and that could happen under today's conditions, and that I want to keep a cool head. And I think this mental visualization also helps a lot to maintain inner calm and not let yourself get stressed if you suddenly drop deep, because, for example, you don't want to end the flight. It shows for me that it works pretty well. Mental training is in our sport, or in any extreme sport,

[00:39:05] and it's already a component that is very crucial.

[00:39:10] **Lucian Haas:** Do you also sometimes lie awake at night and visualize some kind of wings?

[00:39:15] **David Hermann:** Yeah, it happens there too, somehow.

[00:39:18] Right,

[00:39:19] **Lucian Haas:** Yeah. What's your favorite part of that?

[00:39:25] **David Hermann:** Being at the launch site a day before, setting up camp somewhere, and then calmly taking off the next day. That's my favorite scenario. Because I don't see paragliding just as paragliding per se, but for me, it's a huge adventure. I like to travel, and with the paraglider, I've managed to use it as a means of transport in a way, with a certain consistency, a flying consistency. That's the paradox of the story, that ultimately with the power of nature

[00:40:01] by flying for several kilometers. Ultimately, you're just as fast with a paraglider as you are on the German train to somewhere. And all the traveling, whether it's how do I get there now or how do I get back, depending on where you've landed, that is personally a huge adventure for me, which I really enjoy. I also find myself very happy to be in my own bed at the end every single time, which is significantly more comfortable than a sleeping mat.

[00:40:31] **Lucian Haas:** Speaking of getting back. Do you plan something out in advance, or do you just say, I'm just going to fly, I know I want to go in that direction and I have to go as far as I can today and then come back? I have no

idea what else will sort itself out then?

[00:40:48] The

[00:40:48] **David Hermann:** story, the end of the story is always open. I never know where I'll end up or where it'll take me next. A good example was when we flew west from our regional base in the Altmühltal with a good easterly wind. I ended up getting lost somewhere in the Swabian Alb, and then the next day in the Black Forest looked really good. And then the obvious thought came up: you just take a German train ticket to the Black Forest and check out the area there, just to understand how great the Black Forest is. And along the way, you always meet people, like other regional pilots in the Black Forest, and you network, you chat.

[00:41:37] and they're just cool experiences, somehow. That's what I like—that ultimately, all the bivouac equipment I have with me gives me a sense of inner peace somewhere.

[00:41:49] Not having to stress about things, yeah, like picking up a car or worrying about what happens if the last train leaves, but just stopping wherever you are when you can't go any further. And that's ultimately very stress-relieving if you can let yourself go along with those thoughts.

[00:42:07] **Lucian Haas:** You keep saying bivouac equipment. Do you have your bivouac gear with you on every flight?

[00:42:13] **David Hermann:** Yes, with

[00:42:14] **Lucian Haas:** every flight. What's included, I mean, what do you take with you? Standard

[00:42:19] **David Hermann:** The equipment is a tent, AG poles, trekking poles, a sleeping pad, and a sleeping bag.

[00:42:27] **Lucian Haas:** That's included in every one of your big cross-country flights. So, if you're leaving from Nuremberg now—I gathered from what you said—you're taking the Deutschland-Ticket to the launch sites where you want to go. If it's possible in the morning, then in the morning. If it's a longer journey, you head out the day before, bivouac somewhere, and then go up to the launch site the next day and fly.

[00:42:48] **David Hermann:** Yeah, exactly, that's how it is.

[00:42:51] **Lucian Haas:** Sounds funny.

[00:42:54] That's a very unusual approach, at least for flying in the lowlands. How did you come up with that? I had

[00:42:59] **David Hermann:** ...the situation where I missed the last train because the one before it was somehow delayed, and then I was stranded in some village in Germany where there wasn't even an Airbnb. And then I had to take a taxi for a lot of money just to get to some nearby town. That annoyed me so much that I thought, no, I really don't want to deal with that. The sport is already so expensive as it is, and having to stress out every time, having the thought during the flight of landing somewhere with infrastructure, where there's some kind of train connection, because if you first have to get back to the train and then have to get somewhere by hitchhiking or by bus—especially if it's a Sunday, for example—you really lose a lot of time, and how do I get back then?

[00:43:45] I didn't want to let those thoughts get to me. And that's how the idea of bivouac equipment grew. Bivouac equipment—that's what I need. Ultimately, though, there was also the idea of being somewhere in the Alps; I wanted to do an Alpine crossing this year, and that's why I eventually got it, until I was finally confronted with the story I just told you in the lowlands. And since then, I've been carrying all that with me, and it fits within the weight limit of the glider, so it's not an extra burden now. I have enough space and it works out great.

[00:44:29] **Lucian Haas:** What kind of gear do you fly that all of that stuff fits into?

[00:44:33] **David Hermann:** The Bogdan Fly.

[00:44:35] **Lucian Haas:** So a light harness without a seat board. Without a seat board, yeah. That's also unusual. So a light harness and then doing a distance flight with an END or something like that. Most people try to optimize it by saying they have a very stable harness, a seat board, and all that, so that it works. How did you come up with this

combination? I

[00:44:58] **David Hermann:** I wanted to switch the glider to an extra one. I already have the largest glider size available, and it doesn't get any bigger than that. And with what I wanted to do, I knew I needed some kind of light harness, also because it's kind of an all-rounder that you can use to hike up a mountain or go up the border without breaking into a heavy sweat. Of course, on the one hand, I could also

[00:45:30] take off sportily. On the other hand, the packmaster is also pretty huge. I wanted to fit everything into a compact backpack that sits well on the back and has a good center of gravity. And that's how it quickly led to me deciding on the Bogdanfly, also because you had written a post or I think a blog about it. That already motivated me to give it a try.

[00:46:03] Yeah, and so I'm flying around with a heavy wing in an END glider with a light harness.

[00:46:12] Switching to a light harness was quite intense. But it works once you've gotten used to it. I don't notice any interference at all, and I have to say, I've learned to appreciate it by now.

[00:46:30] the agility that the whole system ultimately brings with it. Such a heavy wing that gives me so much feedback and a light harness that doesn't dampen much was actually very interesting, because I pick up on so much even in weak thermals, like how the air is moving right now, and ultimately I also fly very well with it in flat country, for example. Yeah, that just reinforced for me that

[00:46:59] there are many ways to reach the goal.

[00:47:02] **Lucian Haas:** I saw that on your last flights you posted on the DAV, you've got a new glider with you. You're flying a CCC glider now, the Niviuk Icepeak. Yeah. Why the upgrade? Do you need it to go further, or what made you do it?

[00:47:23] **David Hermann:** You don't need it. I think, in my personal opinion, for the flatlands, because sometimes the distances between clouds are already huge when you're doing XC, depending on how the day is, you do need a glider with good glide performance. So, a CCC is definitely not needed for the flatlands. You only need that, at most, for competition. That's very clear at this point. But I think if you want to break a record, and I have the desire to break the German record eventually—whether it'll pay off or not is another matter—I think every little bit of extra glide performance in the flatlands makes a big difference in ultimately getting far enough by the end of the day.

[00:48:14] Because the kilometers in the flatlands are made at the end of the day. Because it doesn't matter if you're the fastest at the start. Of course, that's advantageous. But it matters that you simply make it to the end of the day, during the off-peak hours, when the brain's capacity decreases a bit, when you're dehydrated, maybe also hungry, maybe exhausted, you tend to make a lot of mistakes. And the kilometers are made at the end of the day. And my goal is to, with the wing—that's going to require a lot of preparation to stay fit over the long term—to eventually break the German record. I think the flights from the past have shown me personally that it is possible to do big flights with consistency.

[00:49:00] It's just a matter of the length of the day. With enough day length and good gradients, it would be possible to do a proper flight to set a new standard in Germany after all these years.

[00:49:13] **Lucian Haas:** What would this new benchmark be for you? 4 kilometers. The record needs to fall. Yes, exactly. Now, there are some people who also say, well, with a glider that isn't quite as high-classed, it's of course a bit more relaxed to fly, and especially when you say, yeah, towards the end, when you're tired and other things, that becomes decisive. How do you weigh it up, or how did you weigh it for yourself, to say, I'll still take the slightly more demanding glider because I still hope for advantages from it? So it's not the other way around—if you say you have the slightly more pleasant, easier-to-fly glider, wouldn't it offer you the advantages specifically towards the end of the flight?

[00:49:55] **David Hermann:** Yes, it will offer me advantages towards the end of the flight, but I think the biggest disadvantage at this point would simply be that in long glide sections, I would come down significantly lower, where I then need much more time to ultimately turn back towards the base or, in the worst case, if I want to go like an XC at

that moment, I arrive at the wrong time, in the wrong place, where the thermals might have already passed me by. I arrive lower than someone else and miss that cycle, and ultimately, with the combination of the glide performance being sufficient, I tend to always have to build up more altitude than I can still accelerate to during a straight flight.

[00:50:43] And that's where the advantage of

[00:50:48] two-liners in general, that they already have more power and the next level is now CCC. I wrestled with myself for a long time about whether it's really the right step, because there are different opinions ultimately. Some say yes, some say no, and I think in this area, when you're deciding whether to go for CCC or not, you ultimately have to listen to your own gut feeling. Will I be able to handle it or not, and even then, take a safety course just to be practiced for the worst-case scenario, to know how to react.

[00:51:35] And I think that it is the right step for me.

[00:51:40] **Lucian Haas:** At the beginning, you said flying a lot, flying far, and above all, flying for a long time. Now you've mentioned that you'd like to fly a record, 400 kilometers. And between those, there was once like, yeah, basically you just hit the number or something, it doesn't really matter, and now suddenly it does. So, what is your motivation in the end?

[00:52:09] **David Hermann:** I think everyone has a goal in life, and goals are important. And I set goals for myself, of course, to break a German record. At first, I set a goal of 100 kilometers, which was achieved. Then I reached the 200-kilometer mark last year. The 300-kilometer mark this year, and the 400-kilometer mark sometime else, if the weather allows it. But ultimately, yeah, it's a bit of a contradiction. On one hand, for me, flying is independent of points or kilometers; I just want to try to push the day as far as possible. And on the other hand, I also want to break a record because only a few people have managed to break the 300-kilometer mark alone, and 400 kilometers would be such a nice milestone that would be really great to be able to fly eventually.

[00:53:10] Ultimately, the days with good thermals, the days when you can really go that far, can be counted on one hand.

[00:53:20] Ultimately, those are just a few days a year. On most days—I'd say 99 percent of the year—the opportunity just isn't there. And on those days, I really just fly by feel and simply with the will to squeeze the day as much as possible, from the beginning to the very edge of the day, and just give it my all. And on the days where there's actually a realistic chance of breaking the 400-kilometer mark, I really like to go into race mode and try to reach my goal. And that's how you constantly motivate yourself to work on yourself and also question the flighty stuff, just to achieve the best possible result.

[00:54:09] That's the reason for me.

[00:54:11] **Lucian Haas:** If you're saying now that you still want to fly those 400 kilometers as a record flight, that means you probably want to keep flying a lot, very intensively. How do you actually manage that? I mean, many people will wonder, okay, someone who flies so much and also flies a lot during the week, how does that work? So how do you do it, how do you balance flying and your job, how do you balance flying and your relationship?

[00:54:38] **David Hermann:** Yeah, I think that's going to be one of the things that's very difficult with paragliding—balancing the hobby with other things that are also very important in life and take up time. I was in the fortunate situation this year of being laid off by my employer due to the economic situation, so I had the time.

[00:55:09] I also used this situation very intensively to ultimately question myself: which direction do I want to go? Do I want to develop in a way where I'm flexible, able to work at times when others might be on vacation, and have flexible working hours, precisely so I can pursue the goal of the 400 kilometers? Because if you have a normal job, which might even be in shifts from Monday to Friday, like I had back then, it's just not possible to take short-notice time off, and I think if you have this goal and are at this crossroads in life anyway,

[00:55:57] to make something new out of it, because a financial situation has driven you there, I think it's a great moment to set new course for your life, and that's where I ultimately am, and fortunately I also have a partner who

stands behind me and accompanies me in this with total passion, and who also makes this possible for me without putting any obstacles in my way, for example. Do you want

[00:56:28] **Lucian Haas:** ...to somehow combine flying with a profession in the future?

[00:56:32] **David Hermann:** Yeah, that would already be a dream. That would be the dream, I think, but in the end, it would be the absolute dream. But it's just as nice in the outdoor scene, the outdoor industry, to put a smile on people's faces, and if it then somehow connects, like showing people how certain things work in a flying context, that might be a nice middle ground that you could eventually take in the long run.

[00:57:12] **Lucian Haas:** So, as an idea, maybe becoming a flight instructor and then building some other types of coaching on top of that?

[00:57:20] **David Hermann:** Yeah, for example.

[00:57:23] What sacrifices do you make for flying? That my stomach sometimes growls and I'm hungry when I can only eat a few bars in between.

[00:57:36] What sacrifices? It takes a lot of time. It takes a lot of time, and ultimately it's like now, when the season is coming to an end. It's also a bit of a...

[00:57:50] You also have to take a breath, because ultimately, with all the driving and the weather changing so dynamically at times. A rain front might come in overnight, then it's too damp somewhere, and then your thoughts start circling more or less. Maybe I should have driven the launch site 100 kilometers further, where it would be significantly better. You don't have all these thoughts, for example, when climbing. It doesn't rain, you agree on a spot somewhere, go for a round of climbing, and then the subject is settled. In flying, you have many more factors, and also just this one chance if you want to do something big. And if you crash, then you're on the ground doing something else that's also fun, and you have to build some kind of resilience yourself,

[00:58:37] it takes time, as well as nerves and physical strain, and I think it's one of those things that is very annoying and draining in a sport when you're very ambitious. At least that's how I feel, and I think one or two of the gray hairs I've gotten during this time is certainly the toll for that.

[00:59:01] **Lucian Haas:** Can you count how many times you've been stuck somewhere by your gray hairs? For sure. And how many gray...

[00:59:08] **David Hermann:** How many gray hairs do you have by now? If I were to turn around, you'd definitely be able to see some on my head.

[00:59:15] **Lucian Haas:** That means that what's visible in the DAV XC, what you can read from it and what's there, is someone constantly flying very far and so on; there are also many back-tracking days in there that don't show up at all.

[00:59:27] **David Hermann:** All the off-days, I took the time the other day to upload every single flight, and they're all there. Ultimately, I do it for my own personal stats, just to see how many hours I fly with the gliders.

[00:59:42] The last big flights were also from Konstanz. They had good consistency, which allowed them to fly good lines one after another. But if you look at the flights from Knobelsdorf, where one record flight or another happened, there were also several flights included that, for example, didn't get past Sorn. But I try to keep the whole thing very transparent. Ultimately, it's not an ego thing for me now if I don't upload certain flights. Flying, that's just part of it. Crashing, that's what ultimately makes up the whole sport. Yeah, reaching for the stars, figuratively. Sometimes you make it, sometimes you don't.

[01:00:28] **Lucian Haas:** Have you ever driven really far and then not even gotten off the ground?

[01:00:32] **David Hermann:** Yeah, I have.

[01:00:33] **Lucian Haas:** What are you doing then?

[01:00:35] **David Hermann:** Then I go grab something to eat first.

[01:00:38] And the next moment, I'm looking for a train connection back and starting the return journey, thinking to myself, what's the point of all this shit? Why am I actually doing this, driving all the way across Germany? And then, it just doesn't work out.

[01:00:53] Ultimately, you have to give it a try. And if you don't try it, you won't know. Either it works out or it doesn't. Fifty-fifty.

[01:01:02] **Lucian Haas:** Do you think you'll be able to keep this passion for flying for longer? Or is it possible that if you do it as intensely as you do—with that level of commitment, the long drives, and everything else—that you might eventually burn out?

[01:01:17] **David Hermann:** I don't think that with this level of intensity, it's something you can do long-term. I think I'll be mindful of that in the future.

[01:01:28] Partly because I'll probably find some new professional role that will completely fixate and focus me for a while,

[01:01:40] ...just to take the particularly good days with you. There are, from time to time, days that happen where you're absolutely surprised that they actually turn out better than expected. But most good days on the track can be spotted from a distance. And I think, with that knowledge, you can definitely see the days coming and can then consciously take the time for them, without other things in life getting cut short.

[01:02:06] **Lucian Haas:** If you ever decide to become a coach or something like that, and people came to you saying, David, tell me, how can I learn to really perform well on the course in the flatlands and succeed there? What would be the main tips you'd give them?

[01:02:24] **David Hermann:** My two main tips would be—or three, even—not to pay too much attention to what others tell you, but to form your own opinion, regarding thermals as well. The example I mentioned earlier, that thermals can be shredded once they reach a certain strength. That, of course, depends on the gradient, and it depends on the topography.

[01:02:51] As an example, another thing that's also very important is having mental composure. Having the mental composure to just take the flight as it is. Of course, I'm happy when I go flying and I have a certain amount of drive, but ultimately I think to myself, let's see what the day will be like. The weather happens at the launch site; nobody sits in the weather and can somehow proactively control it in the end. Try to make the best of it. And I think if you can bring some composure into that, without approaching the thing too rigidly, it makes a huge difference.

[01:03:33] And reflecting during and after the flight—where were the mistakes? Why did I mess up last time? Why, for example, did I only manage 50 kilometers when everyone else, I don't know, did 100? Or just generally, regardless of the kilometers, why wasn't it enough for me when it was enough for my buddy, for example? Why did it work for him but not for me? And just trying to eliminate those blind spots by asking yourself, what went wrong and what would I have to do better if I wanted to fly with my buddy? Why didn't it work out for me?

[01:04:19] And these three points would definitely be the basic framework; I'd already be asking where

[01:04:31] ...where the setbacks come from, for example, or the issues why someone is stagnating somewhere, as an example. So, of course, ground handling too. Ground handling is a topic that many people do, many also mock, and ground handling is a very, very useful tool. Also to have absolute control over the glider in the air during strong conditions. Because ultimately, the glider wants to fly. And you can practice this a lot with ground handling. Instead of just laying the glider down if it somehow has a collapse on the ground or something isn't as it should be, instead of laying the glider down, we try to somehow get the glider clean in the air so that it's back

[01:05:22] is behaving correctly.

[01:05:23] **Lucian Haas:** How do you train mental composure?

[01:05:27] **David Hermann:** Hm, by listening to your feelings. I'd describe it like this: simply try to reflect a bit on the feelings that wash over you and do some root cause analysis. Where is this feeling coming from? I was with a psychologist for many years and explicitly questioned things like that. And I think flying also projects many things onto your private life, and vice versa. And I think that's ultimately how you win at that interface. If you understand yourself, why you think the way you do, and what makes you nervous, for example.

[01:06:18] What makes you nervous, for example, and what exactly? Is it failure, or is it fear, or is it something else that stresses me out? I'd say, yeah, I think that's the right way. It's a difficult question.

[01:06:36] **Lucian Haas:** But to question yourself and explore where the emotions come from—the ones you feel while flying, or when you're no longer flying, but have landed.

[01:06:46] **David Hermann:** Yeah, exactly. Because ultimately, flying—I find flying to be a very impressive sport, which is why it might sound like it's everything. I gave it my all this year too. But I think flying is another very interesting facet of the whole thing, which is ultimately that there's also a lot going on in your head. It's not just taking off and flying away, but also a lot of reflecting and perceiving your surroundings. It's theory and practice. It's also your own mental attitude, as well as the foresight and the confidence you bring with you. And those are many levels that you also carry with you through life on a private level.

[01:07:32] And I think if

[01:07:34] when you want to reach your full potential, those are all the levels that need to be illuminated. And only then, once you've somehow found an inner calm and, of course, developed your skills—including your aviation skills, reading the terrain, and perceiving what's happening at any given moment—can you manage to grasp that overall potential and ultimately put it into practice.

[01:08:05] **Lucian Haas:** Okay, David. I think you've already come a very, very long way in your short flying career of just three years. Thanks for your story. I'm curious to see. I'll definitely be watching for when you hit the 400. Probably, like you said, it's going to take a long time to fly. So it might be sometime in May or June, then maybe next year or the year after, when a full flatland-hammering day finally comes where we see David Herrmann has broken the 400 kilometers for the first time from Knobelsdorf or wherever. I'll keep my fingers crossed. Thanks a lot.

[01:08:48] That was David Herrmann. If you enjoyed this episode and want to hear more inspiring stories from the world of paragliding, I would appreciate your support for my work. On my blog www.Lu-Glitz.blogspot.com, you can find all the fun info and links under the "Support" section on how you can keep this project alive with a freely chosen financial contribution, large or small. I want to say thank you to all my supporters. See you soon. Fly high, fly long, fly far. Ciao. Your Lucian.

Français

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

Show notes

En seulement trois ans, David Hermann est passé du Schulschirm à un EN-D-Zweileiner et a déjà franchi la barre des 300 km. Comment est-ce possible ?

Ceux qui ont suivi la valeur de plaine du DHV-XC en 2025 ont dû remarquer un nom : David Hermann. Le trentenaire originaire de Nuremberg a fait sensation tout au long de la saison de vol avec une série de grandes étapes à travers la plaine allemande.

Lors de cet événement, il n'a pas seulement établi son propre record personnel avec un vol de 306 km au départ de Knobelsdorf en Thüringen. Il est désormais répertorié comme détenteur du record de site de décollage pour cinq autres zones de vol, de la Forêt-Noire jusqu'au Sauerland.

Quand on apprend en plus que David ne pratique le parapente que depuis trois ans et qu'il est déjà passé d'une école de parapente à un voile EN-C, puis à un voile EN-D, l'impression demeure : il y a ici un débutant passionné à l'œuvre. Mais d'une certaine manière, c'est aussi quelqu'un qui doit avoir très bien compris le truc du vol de cross-country en plaine.

Dans cet épisode 169 de Podz-Glitz, David Hermann raconte notamment comment il aborde le vol. Comment il traverse la République pour être présent dans la région appropriée. Quelle stratégie il suit pour le choix des itinéraires. Et pourquoi il a toujours aussi un équipement de bivouac avec lui dans son harnais.

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 : On the Flip | Artiste : The Grey Room

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=6G3bC2z9DZE>

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/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>

LIENS vers David Hermann

- Instagram : https://www.instagram.com/soulfly_dave/

- 306 km de vol depuis Knobelsdorf : <https://de.dhv-xc.de/flight/2038479>
- Vols de David Hermann dans le DHV-XC : <https://de.dhv-xc.de/flights?fkpil%5B%5D=16695&l-fkpil%5B%5D=Hermann%2C%20David>

Transcript

[00:00:01] **David Hermann:** Et le rapport entre le fait de préparer le matériel, de le déployer, de monter ou de grimper d'une manière ou d'une autre, ça ne colle pas vraiment avec ce que le sport coûte au final, que ce soit financièrement ou en termes de temps, et depuis, l'objectif est devenu de rester en l'air le plus longtemps possible.

[00:00:34] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec David

[00:00:43] **David Hermann:** Hermann. Et

[00:00:44] **Lucian Haas:** Je suis Lucian Haas.

[00:00:47] Ceux qui ont suivi le classement DHV XC pour les vols en plaine en 2025 ont dû remarquer un nom : David Hermann. L'homme de 33 ans originaire de Nuremberg a fait sensation tout au long de la saison avec une série de vols de longue distance à travers les plaines allemandes. Il a non seulement établi un nouveau record de décollage avec un vol de 306 kilomètres au départ de Knobelsdorf en Thuringe, mais il détient désormais aussi un nouveau record de décollage pour cinq autres zones de vol, de la Forêt-Noire jusqu'au Sauerland. Quand on apprend en plus que David ne pratique le parapente que depuis trois ans et qu'il est déjà passé de l'aile d'école à une aile END en passant par une Low-B ENC, on garde l'impression qu'on a affaire à un crack qui s'impose avec une grande passion.

[00:01:40] Mais aussi quelqu'un qui gère vraiment bien le vol de distance en plaine. Dans cet épisode 169 de Podz-Glitz, David Hermann raconte notamment comment il aborde le vol, comment il traverse la République pour être au point de départ de chaque région concernée, quelle stratégie il adopte pour le choix des routes et pourquoi il a toujours un équipement de bivouac dans son sellette.

[00:02:11] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. Pour savoir comment faire, c'est sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz à l'adresse www.Lu-Glitz.de. David,

[00:02:23] comment on démolit un parapente ?

[00:02:27] **David Hermann:** Oui, c'est une histoire amusante.

[00:02:30] Quand on est juste un peu trop enthousiaste pour le vol, qu'on surestime ses propres capacités et qu'on fait huit heures de route depuis Nuremberg jusqu'à la côte de la mer Baltique en étant beaucoup trop ambitieux, pour finalement se faire déporter par un vent fort et finir par s'écraser dans les buissons.

[00:02:53] **Lucian Haas:** C'était directement ton premier vol en mer Baltique ?

[00:02:56] **David Hermann:** C'était mon tout premier vol en mer Baltique, et ça aurait dû rester comme ça depuis ce jour-là.

[00:03:03] **Lucian Haas:** Pourquoi, je veux dire, si on atterrit dans des buissons, pourquoi y a-t-il eu une perte totale immédiate ? Pourquoi as-tu foutu ton parapente ?

[00:03:12] **David Hermann:** Alors, ça m'a projeté et je n'ai pas pu, je n'ai pas réussi à dompter la voile, enfin à la maîtriser ou à la mettre à plat. Et à chaque fois, elle m'a déporté, elle m'a déporté d'un mètre et puis on a reculé de deux mètres vers l'arrière. Elle a fait ça cinq, six fois et finalement, elle est tombée dans un buisson d'épines à droite, à gauche. Le milieu du voile était ouvert. Je pense qu'il y avait probablement un vent de 35 km/h ou même un peu plus. Et là, c'était l'oreille droite, l'oreille gauche dans le buisson d'épines, le milieu ouvert, et à chaque rafale, la voile a essayé. Elle a essayé de se tirer du buisson d'épines, de s'en échapper, comme c'est la tendance naturelle pour une voile, et elle est alors entrée encore plus profondément dans le buisson d'épines et a fait de gros trous, au point que j'ai finalement essayé de couper les suspentes.

[00:04:08] et j'ai finalement eu un dommage économique avec l'aile.

[00:04:12] **Lucian Haas:** Tu as coupé les suspentes ?

[00:04:14] **David Hermann:** J'ai coupé les suspentes, oui.

[00:04:16] **Lucian Haas:** Donc au final, tu avais un moins un câble et l'aile était complètement déchirée. Exactement.

[00:04:21] **David Hermann:** C'est comme ça que ça s'est passé. Une expérience marquante.

[00:04:25] **Lucian Haas:** Ce décollage avec du vent fort, je veux dire, tu dis 35 km/h et tout ça. Est-ce que tu avais déjà eu ne serait-ce qu'un peu d'expérience avec ça ou est-ce que tu étais juste un débutant assez maladroit qui s'est dit « je vais essayer » et qui a fini par avoir cette sale expérience ?

[00:04:43] **David Hermann:** C'est exactement ça. Un débutant maladroit, c'est clair. J'avais déjà eu quelques expériences avec les vents forts, même dans les montagnes régionales ici. Je crois que c'était même au printemps, vers le mois de mars, à cette période-là. Et on vole aussi beaucoup ici en hiver dans les montagnes régionales, beaucoup sur les petites collines. Et là aussi, j'avais déjà eu des problèmes de vent fort. Je me suis juste dit que sur la côte, avec un vent laminaire, ce serait à moitié moins tragique, et j'ai totalement sous-estimé la chose. Et au final, c'était aussi la première expérience de vent fort qui m'a coûté du matériel. Heureusement, il ne s'est rien passé qui m'ait poussé à, en tout cas, en faire plus dans ce sens si je veux sortir en sécurité.

[00:05:32] **Lucian Haas:** C'était quoi comme aile, celle que tu as foutue en l'air ?

[00:05:35] **David Hermann:** C'était mon premier Air Design Vivo Low -B -Klassifizierung.

[00:05:41] **Lucian Haas:** Et après ? Tu as dû t'acheter une nouvelle aile ? Qu'est-ce que tu as acheté finalement ?

[00:05:50] **David Hermann:** L'idée était de rester là tout le week-end. Après que l'aile a été foutue, ça m'a semblé être un cauchemar absolu, comme un rêve de fièvre. Je suis d'abord retourné à l'hôtel après tout ce choc, et je suis allé faire une sieste. Et après avoir dormi, je me suis à nouveau secoué et j'ai réalisé, merde, tout ça n'est pas un rêve, c'est la réalité. Tu as une aile en moins. Ensuite, j'ai essayé de passer en revue toutes les écoles de vol régionales pour voir s'ils en avaient encore une quelque part. Oui.

[00:06:19] Oui, mais ils n'avaient malheureusement pas d'aile de ma taille qui puisse être achetée à un prix raisonnable pour la côte, et de manière assez courte. Et je n'oublierai jamais cette situation. Le pilote régional du club local m'avait proposé la possibilité de voler son aile. Et à la question de savoir quelle était sa classification, la réponse a été : je ne sais pas, ça fait déjà 20 ans que j'ai acheté l'aile. À l'époque, il n'y avait pas encore de classification.

[00:06:52] **Lucian Haas:** Et est-ce que tu as au moins testé l'aile ou est-ce que tu as renoncé à le faire ? Un genre de...

[00:06:58] **David Hermann:** mon vieux bijou ? J'ai d'abord essayé de faire décoller le vieux bijou du tout. Le lendemain, après avoir mis la aile à la poubelle, les conditions de vent étaient plus modérées. Il y avait aussi beaucoup de pilotes locaux qui étaient en train de voler.

[00:07:14] C'est donc tombé assez bien que je puisse tester son aile. J'ai bien décollé avec. Je n'ai pas osé, parce que la voile était tellement lourde que je ne l'ai même pas réussi à passer proprement au-dessus de moi. Et au final, ça a été une observation et une digestion de la petite terreur que j'avais là.

[00:07:36] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu es revenu de la mer Baltique à Nuremberg les mains vides, au final. Tu viens d'ici, non ? Exactement.

[00:07:46] Comment ça s'est passé ensuite pour ta recherche d'aile ?

[00:07:49] **David Hermann:** J'ai eu la grande chance que mon bon pote vendait ou voulait vendre son aile à ce moment-là et qu'il voulait s'en racheter une neu. Et ça a enchaîné, je lui ai simplement dit : « Hé, si tu vends ton aile et que tu es tellement satisfait que tu en rachètes une neu, alors je veux aussi la prendre et on pourra évoluer ensemble, pour que je sois un jour au même niveau que toi. Et on pourra voler ensemble en ligne, aller en ligne ou voler en pente avec les mêmes capacités, si on a la même aile. » Et c'est comme ça que j'ai assez tôt passé de l'Air Design Vivo — je

crois que c'était après ma licence, peut-être huit ou dix mois plus tard — à une aile ENC.

[00:08:43] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:08:44] **David Hermann:** Oui. Alors, tu as ton diplôme

[00:08:46] **Lucian Haas:** tu as fait ça et dix mois plus tard, tu es en aile ENC. Oui,

[00:08:51] **David Hermann:** Exactement. Plutôt rapide. Oui, plutôt rapide. Ça peut peut-être donner l'impression que c'est normal, mais pour moi, ce n'est pas du tout normal. Je sais que les sauts se font normalement de Low B à High B, parce que les écarts entre les ailes sont très importants. Et j'y ai beaucoup réfléchi. Est-ce que je suis vraiment prêt pour ça, alors que je viens juste de finir une aile ? Évidemment, je ne suis pas prêt pour une aile ENC. La situation ne l'a pas montré. D'un autre côté, c'était une situation où je me suis dit : OK, si mon pote vole l'aile et que je l'ai toujours considéré comme un mentor...

[00:09:39] et je pense que tout le monde a besoin de quelqu'un dans la vie qui joue le rôle de mentor, je pourrai ainsi corriger les erreurs que j'ai commises parce que je suis, au fond, une personnalité qui analyse et réfléchit beaucoup. Je pourrai définitivement corriger les erreurs au final. Et s'il vole lui-même l'aile, alors il pourra me donner de meilleures infos à ce sujet. C'était l'idée de base.

[00:10:03] **Lucian Haas:** C'était, si je me souviens bien, en 2023, quand tu t'es procuré cette aile C. Exactement.

[00:10:14] En 2024, tu es déjà passé à une aile END. C'est encore le genre de truc où on se dit, oh, c'est plutôt rapide. Tu es un adepte du risque ?

[00:10:27] **David Hermann:** Non, absolument pas.

[00:10:31] téméraire serait le mauvais mot. Je qualifierais de téméraire quelqu'un qui n'est pas conscient de tous les risques et qui se jette dans l'inconnu. Pas ce qui l'attend finalement de l'autre côté. Ce n'est définitivement pas moi.

[00:10:52] **Lucian Haas:** Tu savais ce qui t'attendait ?

[00:10:54] **David Hermann:** Avec l'aile de fin ?

[00:10:58] Je savais que ce serait turbulent

[00:11:02] Je savais que ça allait être mouvementé. Et la seule question était celle sur laquelle j'ai longuement réfléchi : END ou ENC ? Je me suis beaucoup penché sur la voile, j'ai lu les rapports de test, j'ai regardé où se situent les voiles, comment elles sont classées, pour aussi identifier les différences entre les voiles. Je suis finalement arrivé à me dire : d'accord, si mon objectif est de profiter du plus longtemps possible de la journée, alors tôt ou tard, je vais me poser la même question : est-ce que ça a du sens de sauter une classe pour gagner encore un petit peu de performance ? Et au final, la décision que j'ai prise pour moi était de passer directement sur une END, mais en commençant plus lentement, pour pouvoir, oui, avancer doucement, et que ce ne serait définitivement pas toujours facile. Mais qu'est-ce qui est facile dans la vie ? Je pense que dans chaque opportunité se cache un risque quelque part. Je pense que si on est conscient de l'objectif qu'on se fixe. Pour moi, il était clair dès le début que je voulais faire de la distance et que je voulais finalement rester en l'air le plus longtemps possible. Je savais que l'étape viendrait tôt ou tard, que je voudrais passer sur une ENC - deux lignes.

[00:11:36] Et la question s'est posée, et j'y ai réfléchi très longtemps : END ou ENC ? Je me suis beaucoup occupé de l'aile, j'ai lu les rapports de tests, j'ai regardé où se situent les ailes, comment elles sont classées, pour aussi identifier les différences entre les ailes. Finalement, je suis arrivé à me dire : d'accord, si mon objectif est de profiter le plus possible de la journée, alors tôt ou tard, je me poserai la même question : est-ce que ça a du sens de passer à une classe supérieure pour gagner encore un petit peu de performance ? Et au final, la décision que j'ai prise pour moi a été de passer directement sur une END, mais en commençant plus doucement, en me disant, oui, doucement, c'est...

[00:12:25] Ça a l'air beaucoup trop long maintenant. Peut-être un peu faux. Mais oser s'attaquer à différentes fenêtres de vol. Parce que si on y réfléchit, la fenêtre de vol dans laquelle nous nous aventurons, nous les parapentistes, est assez petite. De 0 à, disons, 25 km/h ou 30 km/h de fenêtre de vol, là où on vole n'importe où, sachant qu'à 30 km/h ça devient

lent, je dirais que ça entre dans la zone orange, là où ça devient progressivement critique. Et mon objectif était, quand je pilote l'aile, de vouloir explorer toutes les fenêtres de vol petit à petit pour voir comment l'aile réagit dans des conditions dynamiques, quand on part en ligne en?, pour être finalement familier avec le comportement, avec la caractéristique de l'aile.

[00:13:11] Et c'était plutôt bien que j'aie pu passer assez vite sur la aile END, et que je puisse d'abord me familiariser avec le comportement de la aile dans des conditions de plaine, où il n'y avait pas encore les conditions printanières dynamiques comme dans les Alpes, avant d'avoir plus tard mes premiers vols plus longs en plaine.

[00:13:36] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que assez rapidement, tu as eu cette idée de vouloir faire des vols de longue distance, de rester en l'air toute la journée.

[00:13:48] D'où venait cette motivation ? Je veux dire, je crois que tu avais ton brevet depuis seulement un an à peine. Ou peut-être un an et demi, quelque chose comme ça. Donc c'est déjà très ambitieux, si on peut dire, pour si tôt.

[00:14:02] **David Hermann:** J'ai discuté avec beaucoup de pilotes, hommes et femmes, de la manière dont ils avaient vécu leur tout premier vol.

[00:14:11] Et simplement essayer de découvrir ou de comprendre pourquoi je n'avais pas ce sentiment moi-même. Je me souviens, mon premier vol, c'était une descente de la montagne, bien sûr, un peu de soaring et peut-être une légère thermique dans la couche matinale. Et le vol n'était pas encore terminé depuis une heure et demie. Le rapport entre le fait de tout préparer, de tout installer, de monter d'une manière ou d'une autre, ne me convenait pas par rapport à ce que le sport coûte au final. Tant sur le plan financier que sur le plan temporel. Et ça a été ma motivation : je veux en avoir plus. C'est tellement beau d'avoir ce privilège.

[00:14:57] Les oiseaux y arrivent, après tout. Et depuis, c'est devenu une motivation de rester en l'air le plus loin et le plus longtemps possible. Parfois, je restais bloqué des heures sur une pente, je faisais du soaring de A à B et je faisais de petits sauts de vallée dans certains vallons, et je me suis rendu compte que, oh, c'est quand même super sympa, même quand le paysage change. Et c'est comme ça que, finalement, l'ambition de XC a grandi en même temps que mon cœur de pilote.

[00:15:28] **Lucian Haas:** Ça veut dire que même aujourd'hui, quand tu cherches pour ton vol, tu te dis toujours : « Je veux faire de la distance et voler aussi loin et surtout aussi longtemps que possible » ?

[00:15:41] **David Hermann:** Oui, je signerais ça. La passion pour le vol XC est là, c'est certain. Ce qui se passe au Hangsohrn est aussi très beau et je l'adore, surtout le soir, comme je pense que tout le monde le sait : quand l'air devient magique, quand la thermique commence à faiblir et que la journée s'arrête, ce sont de magnifiques heures et des expériences que l'on peut vivre dans les airs. Mais la passion, l'ambition et le feu qui brûlent en moi, c'est définitivement pour le vol de distance.

[00:16:14] **Lucian Haas:** À quel point est-ce important pour toi les points que tu obtiens au final ? Enfin, tu accumules des kilomètres, tu gagnes tes points XC, tu te retrouves à la fin sur un classement, tu es classé 1er, 2ème, peu importe. Est-ce que c'est significatif pour toi ou est-ce juste un sous-produit du fait que tu te dis : je veux voler longtemps pour moi ?

[00:16:40] **David Hermann:** C'est plutôt un sous-produit.

[00:16:44] Au bout du compte, pour moi, c'est le plus beau sentiment quand je sais que j'ai donné tout ce que j'avais, physiquement, du début à la fin de la journée. Et les kilomètres, les points, tout ça finit par être un simple sous-produit de l'effort fourni.

[00:17:06] **Lucian Haas:** En 2024, tu as gagné le classement des nouveaux venus du DHV. C'était un effet secondaire de ce que tu as accompli. Qu'est-ce que ça t'a apporté ? Ou est-ce que ça n'avait aucune importance pour toi, au fond ?

[00:17:24] **David Hermann:** C'était sympa de voir qu'avec les compétences, avec ce qui a été appris et ce qui peut finalement être mis en pratique, ça suffit parfois pour monter sur le podium. Et je pense qu'avoir un petit esprit de compétition sain n'est pas quelque chose de mal. Bien sûr, c'est déjà super de pouvoir se mesurer à d'autres personnes

qui partagent les mêmes idées et que ça suffise finalement pour une place sur le podium. Mais ce n'était pas vraiment une motivation pour finir premier. C'était donc plutôt le fruit du hasard. À un moment donné, j'ai regardé le classement du DHV, j'ai vu où se trouvaient certaines personnes et j'ai vu par hasard mon nom en première position dans le classement des nouveaux venus, et je me suis juste dit : wow, cool.

[00:18:13] Ce n'était pas vraiment un objectif pour moi, mais c'est sympa que ce soit arrivé maintenant.

[00:18:17] **Lucian Haas:** À quel moment de la saison est-ce que tu t'en es rendu compte ?

[00:18:21] **David Hermann:** Je pense que c'était assez tard. C'était environ un mois ou un mois et demi avant la fin de la saison.

[00:18:27] **Lucian Haas:** Ah, donc, quand on ne peut plus vraiment voler aussi loin, alors qu'il était déjà relativement clair que ce n'était pas si loin. Là, en fait, plus personne ne peut te rattraper.

[00:18:34] **David Hermann:** Oui, exactement, exactement.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Est-ce que ça a été pour toi une motivation pour te dire : « OK, en 2025, je continue » ? Genre, en tant que nouveau, je ne peux plus monter sur le podium, mais je veux être bien placé dans d'autres classements ? Ou est-ce que c'était aussi un truc du genre : « si ça arrive, ce sera juste un effet secondaire, je veux voler pour moi-même » ?

[00:18:59] **David Hermann:** Ce n'a jamais été mon ambition, d'une manière ou d'une autre, de gagner n'importe quel classement. Mes amis et moi, ou moi avec mes amis, on a déjà eu cette idée un peu folle. Oui, ce serait sympa de pouvoir être sur le podium quelque part la saison prochaine. Mais il y a beaucoup de pilotes de haut niveau en Allemagne, aussi à l'international, qui volent des parcours vraiment excellents. Et rêver, c'est bien et c'est important. Mais ce qui se passe concrètement, c'est une autre histoire. Comme tu le sais toi-même, le vol ne se limite pas seulement au week-end, mais aussi en semaine. Et au final, c'est aussi un privilège de pouvoir voler du tout court. Et les bons parcours, quand je regarde mes propres journées cette année, la plupart étaient en semaine, quand on est normalement censé travailler.

[00:19:52] Cette année, ça s'est passé complètement différemment pour moi, au point que je me suis juste dit que j'avais envie de voler, puisque j'ai maintenant la possibilité d'avoir plus de temps pour ma vie privée. Et pour garder ce cadre personnel, je veux tirer le maximum de cette saison. Et au final, ça a quand même suffi pour que je puisse me maintenir dans le peloton sur plusieurs classements différents.

[00:20:21] **Lucian Haas:** J'ai regardé à nouveau les classements du DRV avant. Et là, d'accord, tu n'es actuellement premier nulle part, mais sur certains classements, tu es deuxième. Et surtout, une chose saute aux yeux : je pense qu'il n'y a presque aucune raison pour qu'un pilote qui a volé aussi loin, mais aussi si régulièrement en plaine cette année que toi, ne le fasse pas. J'ai aussi remarqué que tu as établi au moins six, je crois, six nouveaux records de décollage. Cependant, il s'agit de décollages où l'on dirait maintenant : tu habites à Nuremberg, et ce n'est pas directement autour de ta région, mais c'est vraiment parfois à travers toute la république que tu vas probablement te rendre, puis décoller de là et faire d'abord la grimace aux locaux qui s'étonnent de voir un Nürnberger tout fatigué leur prendre le record de décollage.

[00:21:17] Comment est-ce que tu fais pour te dire, OK, je vais vraiment choisir les sites de décollage en fonction de ceux où je sais que je pourrai peut-être vraiment voler loin aujourd'hui ?

[00:21:31] **David Hermann:** Ouh, c'est une longue histoire.

[00:21:35] Au final, on a tous les mêmes outils. Et je regarde surtout les prévisions pour voir où la thermique fonctionne le mieux, puis je regarde quels sont les sites de décollage à proximité. Je regarde aussi un peu s'il y a des espaces aériens.

[00:21:58] Et oui, au final, il y a aussi les règles locales des clubs concernant les sites de décollage, là où on a le droit ou pas de voler en tant qu'invité, et j'essaie de me rappeler ou de me représenter si la ligne que je veux voler est la bonne pour la journée, pour ce mois-ci, pour cette saison. Parce qu'au final, la topographie est aussi déterminante pour savoir comment et où tu vas arriver, et jusqu'où tu vas. Parce que si, par exemple, j'ai l'intention de faire un long vol, c'est différent que dans les montagnes par exemple, où tu as en permanence des versants déclencheurs, le soir des versants

sud-ouest, des versants ouest, qui sont parfaitement orientés pour la thermique.

[00:22:45] Donc, tu n'as pas ça dans les plaines. Et mes vols cette année, même si ce n'était pas prévu, la plupart, je crois que la plupart d'entre eux, ou presque tous, je ne suis pas sûr, je crois que c'était tous dans les plaines. Et là, il faut déjà regarder, d'accord, pour ce que j'ai l'intention de faire, où je vais finir par arriver à la fin de la journée ? Pour élargir autant que possible mes chances pour les derniers 50, 60 kilomètres. Et au final, c'est un mélange d'espace aérien, pour ne pas provoquer d'violations d'espace aérien, de bon site de décollage où le vent est bien orienté. Parfois, on a aussi des sites de décollage qui sont un peu dans le tube, comme par exemple avec la Forêt-Noire, là on en a qui, quand la thermique monte, la brise de vallée est aussi active.

[00:23:38] Et puis, tu peux aussi bien décentrer la thermique avec la thermique. Ce sont plein de petites particularités microtopographiques qu'il faut aussi prendre en compte. Ça m'a pris du temps pour comprendre, par exemple, la prochaine moyenne montagne après Nuremberg, c'est la Forêt bavaroise. Ce ne sont au final que quelques collines qui se distinguent nettement de la plaine, mais qui paraissent encore très dérisoires par rapport aux Alpes. Et pourtant, on a aussi des systèmes de brise de vallée tout à fait normaux dans la moyenne montagne, qui influencent la thermique de la même manière que dans les Alpes, juste pas de façon aussi extrême. Et toutes ces particularités dans le choix du site de décollage, où on va, vers lesquels on veut finalement se rendre,

[00:24:29] finissent par influencer la décision finale. Et parfois, ce sont des sites de décollage comme Neugenreuth, par exemple, qui sont assez curieux. Ce jour-là, on a croisé un local quand on est montés, qui nous a dit : « Vous ne voulez pas voler aujourd'hui, si ? » — « Si, regardez la prévision de thermique, elle a l'air super ! » Il s'est contenté de secouer la tête et est reparti, parce que de son point de vue, c'était totalement infaisable. Mais ça s'est parfaitement mis en place, parce qu'il y avait une convergence entre une couche de 8/8 en altitude et une technique de cumulus parfaite plus au nord.

[00:25:16] On pouvait voler le long de cette convergence. Et le site de décollage était exactement comme je vous l'ai raconté avec les pompes à déclenchement, c'est-à-dire qu'il y avait une montée fiable dans la zone périphérique de la forêt de Thuringe, avec une thermique basale forte qui pouvait se former sur les flancs dans cette zone périphérique. Et ce sont exactement ce genre de conditions qu'il faut parfois prendre en compte pour les sites de décollage.

[00:25:43] **Lucian Haas:** Genre de truc, je veux dire, tu vas toujours vers d'autres sites de décollage, en tout cas tu as beaucoup voyagé. Tu ne connais pas du tout ces sites locaux. Donc tu n'y es probablement jamais allé pour voler. Ce sont aussi tes premiers vols depuis là-bas. Comment tu arrives à faire de telles évaluations, au point de pouvoir dire : « Oh, je suis là dans le lee de la forêt de Thuringe et puis autre chose » ? Enfin, comment tu intègres ça et tu te dis : « Je pense que je peux décoller ici. Je pense que je peux m'en sortir d'ici. » Et les locaux, ils se contentent peut-être de secouer la tête, mais qu'est-ce que tu vois que les autres ne voient pas ?

[00:26:18] **David Hermann:** Je pense qu'on voit tous la même chose. Je ne peux pas te le dire, c'est l'expérience qui le dit finalement. L'expérience qui me dit simplement si c'est vraiment possible ici ou si, au bout du compte, je ne me sens pas capable ou si je me surestime quelque part.

[00:26:35] **Lucian Haas:** Laisse-moi juste ajouter quelque chose. D'où vient l'expérience, alors ? Parce que si je regarde, tu as passé ton brevet en 2022, tu as commencé le vol de distance en 23 ou quelque chose comme ça. Donc au bout du compte, tu as, disons, deux ans d'expérience en vol de distance. Même si tu voles beaucoup et sur des choses différentes. Comment peut-on devenir si vite expérimenté ?

[00:26:58] **David Hermann:** Ce sont finalement les heures que je passe en l'air. L'autre jour, j'ai regardé ce qu'il s'est passé cette année, quelles ont été les expériences jusqu'à présent et l'année dernière. Et je me dis qu'à partir d'un certain temps de vol et avec une dose d'auto-réflexion, l'expérience vient tout simplement d'elle-même. Je pense qu'il y a eu, par exemple, presque 200 heures de vol cette année, 186 au total maintenant. Le sentiment vient tout seul, ce qui arrive à partir d'un certain moment, je me souviens par exemple,

[00:27:38] que beaucoup ont souvent dit : non, la thermique va être trop déchiquetée. C'est trop fort, trop venteux. Tu ne peux pas faire de distance là-dedans. Et pourtant, je suis juste allé faire de la distance. C'étaient des jours où on allait parfois jusqu'à 200 kilomètres, où les gens avaient parfois déjà dit avant même de partir : non, tu n'iras nulle part. Tu vas

rester au sol direct. Et moi je me disais : mais ça doit être possible. Il y a quand même de bonnes pentes dans les moyennes montagnes. La thermique doit être assez forte. Ça doit bien passer d'une manière ou d'une autre. Et au final, j'ai juste essayé. J'y suis allé, j'ai essayé et j'ai vu : d'accord, la thermique est vraiment gradiente ou gradient au point que la thermique se laisse isoler malgré la forte intensité du vent. Et ainsi, l'expérience est venue petit à petit, avec l'expérience.

[00:28:26] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu regardes dans ces conditions météo quand tu te dis que tu veux voler loin en plaine ? Est-ce que tu regardes simplement si tu as besoin d'une thermique à fort gradient ? Et est-ce que tu as besoin de vent fort ? Est-ce que ce sont les deux choses principales qui te font avancer ?

[00:28:41] **David Hermann:** Alors, idéalement, pas d'espaces aériens entre les deux.

[00:28:46] Pas d'espaces aériens entre les deux, là où je dois finalement voler de façon transversale par rapport au vent ou à 90 degrés de décalage.

[00:28:58] Et des massifs moyens pour la fin et pour le début. Je pense que ce sont les conclusions les plus importantes pour pouvoir, au final, battre des records.

[00:29:10] **Lucian Haas:** Tu voles aussi avec un treuil ? Ou tu décolles du treuil ? Oui, aussi. Pour ça, tu n'aurais pas besoin de moyenne montagne, au moins pour décoller. Ça pourrait aussi fonctionner, non ?

[00:29:21] **David Hermann:** Oui, si, si, ça va marcher. J'ai, enfin, avec tous les clubs locaux autour de Nuremberg, je suis plutôt bien en réseau et j'ai essayé de me construire un bon réseau, selon la météo, pour avoir les meilleures chances possibles. Le problème central, pour moi personnellement, c'est que ça commence généralement une ou deux heures plus tard avec le montage du treuil. Ça fait deux heures qui me manquent au final si je veux faire un long vol. C'est plutôt ça le problème de fond, c'est pour ça que je me dis que je vais plutôt essayer de le faire à la main,

[00:30:10] ça me fait un peu perdre mes moyens et je pars donc bien plus tôt que d'autres. Ça ne marche pas toujours, parce qu'il y a parfois des conditions de vent nul, où je dois essayer de décoller et de trouver le bon créneau. C'est très difficile de savoir quand il faut décoller. Et si tu te trompes, tu n'as pas vraiment d'avantage temporel, mais plutôt un inconvénient.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Parce que tu dois d'abord remonter en régime quand tu dois courir ou un truc du genre.

[00:30:39] **David Hermann:** Oui, exactement.

[00:30:42] **Lucian Haas:** Quand tu voles maintenant, je crois que ton vol le plus long cette année, c'est celui où tu as dépassé les 300 kilomètres. Tu as parcouru 306 kilomètres au départ de Knobelsdorf. Oui. Et il y avait aussi pas mal de vent, si j'ai bien compris d'après ta description de vol. Parmi d'autres choses, je crois que c'était ce vol, tu as aussi écrit que par moments, je crois que tu es passé au-dessus de l'Odenwald ou quelque chose comme ça, et que tu t'es aussi très facilement battu à travers ou quelque chose du genre. Est-ce que ce n'est pas trop risqué de voler avec autant de vent ? Je

[00:31:20] **David Hermann:** Je pense que le risque, ce n'est pas tant de voler avec des vents forts, parce qu'au final, les pilotes au Brésil ou en Colombie font aussi leurs parcours de 400, 500 kilomètres avec parfois des vents encore plus forts. Je pense que c'est plutôt risqué quand les compétences du pilote ne correspondent pas à l'aile. Et que l'aile fait des siennes, des trucs qu'on ne peut plus maîtriser. Mais ça peut aussi avoir des raisons complètement différentes, si tu es un peu déshydraté ou que tu passes une mauvaise journée et que ta réaction ne correspond plus à celle de l'aile. Mais au bout du compte, l'aile veut voler. Et je pense que c'est simplement une vibration à laquelle il faut s'adapter.

[00:32:05] Et je ne dois pas essayer de lutter contre l'aile, mais travailler avec l'aile. Et je pense que si on a développé ce sentiment, on peut gérer des situations fortes. Ça dépend bien sûr aussi toujours du côté sous le vent.

[00:32:26] Finalement, c'était gérable à ce moment-là, mais c'était déjà très limite parce qu'à certains moments de la journée, je m'en souviens encore très bien,

[00:32:34] on était en bas dans l'Odenwald. On devait, enfin on voulait, on était finalement tout à fait sûrs pour le vol record, si on voulait voler au nord ou au sud de Francfort. Et le vent nous a ensuite poussés davantage vers le sud, de

sorte qu'on est finalement allés vers l'Odenwald, au sud de l'espace aérien de Francfort. Et là, c'est devenu de plus en plus fort, mais la zone est devenue de plus en plus structurée aussi. On a sans doute identifié de la thermique, comme elle peut se former en zone de Lee. Et c'était une bonne combinaison, mais qui pouvait aussi devenir dangereuse rapidement si on descendait trop bas. Parce que par moments, c'était aussi un terrain difficile, où on ne veut pas forcément atterrir n'importe où dans la vallée, parce qu'il y a beaucoup de maisons très denses, des lignes à haute tension, etc.

[00:33:25] Et partout, on regarde vers le haut, la aile danse au-dessus de toi, elle se replie toujours un peu avec les oreilles et elle est très instable. Avec toute cette thermique de lee, c'était déjà très limite. Enfin, ça a été, d'une certaine manière, amusant par moments parce que le tout était sous contrôle. À aucun moment je n'ai eu l'impression que ce n'était plus sous contrôle, mais j'ai senti que ça pouvait très vite mal tourner si on ne gérait pas vraiment la aile avec précision à ce moment-là.

[00:33:55] **Lucian Haas:** As-tu déjà eu d'autres situations, à part le crash de ton Vivo dans un vent trop fort pour toi à l'époque dont tu as parlé au début ? Est-ce que tu as vécu d'autres situations, disons, « périlleuses », après ça ?

[00:34:09] **David Hermann:** Le DAV avait écrit un jour que les 100 premiers vols sont les plus dangereux. Et quand je repense à mes débuts, il y a eu beaucoup de situations bêtes dont je suis finalement sorti avec un bleu. Par exemple, dans la situation où il ne faut pas tourner vers le versant quand on n'a pas beaucoup de distance avec le relief, je me suis tourné vers le versant et j'ai fini par faire un demi-cercle,

[00:34:40] et je suis finalement sorti parce qu'il y avait par hasard une trouée dans la forêt à ce moment-là. Ensuite, je suis sorti de la trouée sous la limite des arbres parce que j'avais l'impression d'avoir perdu la sensation de l'aile à un moment donné. Savoir, d'accord, comment l'aile réagit avec lenteur, combien je dois tirer, combien de transfert de poids... et c'était souvent des situations limites où j'aurais pu rester coincé dans un arbre par moments. Bon, et après les 100 vols, disons plus ou moins, ces situations n'ont plus eu lieu depuis. Ça s'est estompé avec le temps parce qu'en fin de compte, à chaque fois que je volais, j'ai essayé, après chaque vol, de regarder ce point aveugle, je l'appelle volontiers comme ça, ce point aveugle, cette tache grise,

[00:35:40] et là, je ne vois rien, tu ne vois que ton petit champ de vision et ce point aveugle, tout ce qui t'entoure, ce qui s'est bien ou mal passé, il faut toujours regarder derrière et voir, d'accord, à quoi ça ressemble, est-ce qu'il y a des potentiels à optimiser, est-ce que j'aurais dû réagir différemment quelque part pour obtenir un meilleur résultat. Et je pense que ça s'est développé avec le temps, en même temps que mes capacités de vol.

[00:36:09] **Lucian Haas:** Tu fais ça seulement mentalement ou tu le notes vraiment aussi ?

[00:36:15] **David Hermann:** Mentalement. Je regarde la ligne du vol.

[00:36:20] et j'essaie de me remettre mentalement dedans. Selon le type de vol, ça peut parfois me prendre une heure ou deux. C'est un mélange : parfois je suis vraiment hyper concentré sur la jambe, mais d'autres fois, je laisse juste les pensées défiler un peu, je regarde la ligne de vol pour voir ce qui s'est passé, si c'est vraiment comme je l'imagine, comme ça s'est produit, ou si la ligne montre quelque chose de totalement différent. Parfois, on s'imagine des trucs et on voit plus tard sur la ligne de vol : « Ah non, c'était quand même complètement différent ». Et je pense que ça aide beaucoup, ce...

[00:37:03] réfléchir à son propre comportement.

[00:37:06] **Lucian Haas:** Est-ce que tu fais aussi d'autres choses

[00:37:09] Tu fais aussi d'autres types de préparation ? Pas seulement le débriefing après le vol, mais de la préparation, du travail de préparation, ou est-ce que tu fais aussi des exercices d'entraînement pour le vol ? Est-ce que tu fais peut-être une sorte d'entraînement mental ou quelque chose comme ça, pour dire que le mental est aussi crucial à un moment donné ?

[00:37:27] **David Hermann:** Absolument. Dans notre sport, quand on veut atteindre son record personnel, la tête compte pour 50 % et c'est ce qui a décidé du succès ou de l'échec ces derniers temps. Et j'aime bien prendre le temps,

avant le vol au décollage, de simplement rester calme pendant une demi-heure, d'observer à quels intervalles, à quels cycles la thermique commence à se former quand on est sur place. Et aussi faire des exercices mentaux pour mettre de l'ordre, d'accord, qu'est-ce qui pourrait finalement me surprendre aujourd'hui, parce que la plupart des accidents aériens ne se produisent pas parce que les pilotes ne sont pas capables, mais la plupart des accidents arrivent toujours parce qu'on est surpris et qu'on doit agir de manière impulsive à cause de cette surprise.

[00:38:21] Et au final, j'essaie de me mettre ça en tête à chaque fois, avant chaque vol, pour vraiment l'intégrer intérieurement : que telle ou telle chose pourrait arriver avec les conditions d'aujourd'hui, et que je veux garder la tête froide. Et je pense que cette auto-exposition mentale aide énormément à garder son calme intérieur et à ne pas se laisser stresser quand on descend d'un coup, parce qu'on ne veut pas forcément terminer le vol. Chez moi, ça montre que ça fonctionne plutôt bien. Un entraînement mental est important dans notre sport, ou comme dans n'importe quel sport extrême,

[00:39:05] et c'est une composante qui est vraiment déterminante.

[00:39:10] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'arrive aussi de rester éveillé la nuit et de visualiser des ailes ?

[00:39:15] **David Hermann:** Oui, ça m'arrive aussi, d'une certaine manière.

[00:39:18] Bien sûr,

[00:39:19] **Lucian Haas:** Oui. Et c'est quoi ton idée préférée là-dedans ?

[00:39:25] **David Hermann:** Être déjà au décollage la veille, s'installer quelque part avec le bivouac et décoller tranquillement le lendemain. C'est mon scénario idéal. Parce que je ne vois pas le parapente comme du parapente en soi, mais pour moi, c'est une aventure immense. J'aime voyager et j'ai réussi, avec une certaine constance, une constance de pilote, à utiliser le parapente comme un véritable moyen de transport. C'est là tout le paradoxe de l'histoire : on finit par utiliser la force de la nature

[00:40:01] en parcourant plusieurs kilomètres en volant. Au bout du compte, on va aussi vite en parapente qu'avec le train allemand quelque part. Et tout le trajet, que ce soit pour savoir comment j'arrive là-bas ou comment je rentre, selon l'endroit où on a atterri, c'est pour moi personnellement une énorme aventure que j'aime énormément. Et puis, à la fin, je suis toujours très content de retrouver mon propre lit, qui est nettement plus confortable qu'un tapis de sol.

[00:40:31] **Lucian Haas:** À propos du retour. Est-ce que tu planifies ça à l'avance ou est-ce que tu te dis juste : je pars voler, je sais dans quelle direction je veux aller et je vais aussi loin que possible aujourd'hui, et je reviens ? Je ne sais pas ce qui se décidera ensuite ?

[00:40:48] La

[00:40:48] **David Hermann:** ...histoire, la fin de l'histoire est toujours ouverte. Je ne sais jamais où je vais finir par revenir et où ça va m'emmener ensuite. Un bon exemple, c'est quand on a décollé de notre base régionale dans l'Altmühltal vers l'ouest avec un bon vent d'est. Là, je me suis retrouvé quelque part, j'ai un peu dérivé dans le Jura souabe, et puis le lendemain dans la Forêt-Noire avait l'air vraiment top. Et là, l'idée est venue : tu prends juste un billet de train allemand pour la Forêt-Noire et tu vas voir le coin, juste pour comprendre comment la Forêt-Noire fonctionne si bien. Et en chemin, on fait toujours la connaissance de gens, d'autres pilotes régionaux dans la Forêt-Noire, on se met en réseau, on discute.

[00:41:37] et ce sont des expériences super cool, d'une certaine manière. Ce que j'aime, c'est que finalement, tout l'équipement de bivouac que j'ai avec moi m'apporte une sorte de sérénité intérieure quelque part.

[00:41:49] Pas avoir à stresser, oui, à devoir aller chercher une voiture ou à se demander ce qui se passe si le dernier train part, mais plutôt de s'arrêter là où on est quand on ne peut plus avancer. Et c'est finalement très libérateur de stress, quand on peut s'y laisser, ces pensées...

[00:42:07] **Lucian Haas:** Tu parles tout le temps d'équipement de bivouac. Est-ce que tu as ton matos de bivouac avec toi à chaque vol ?

[00:42:13] **David Hermann:** Oui, avec...

[00:42:14] **Lucian Haas:** à chaque vol. Qu'est-ce qu'il y a dedans, enfin, qu'est-ce que tu emportes ? Le standard

[00:42:19] **David Hermann:** L'équipement, c'est une tente, des bâtons de ski de randonnée, des bâtons de marche, un tapis de sol et un sac de couchage.

[00:42:27] **Lucian Haas:** C'est le cas pour chacun de tes grands vols de distance. Donc, si tu pars de Nuremberg maintenant, d'après ce que j'ai compris, tu prends le Deutschland-Ticket pour aller jusqu'aux décollages où tu veux aller. Si ça se passe le matin, alors c'est le matin. Si c'est un trajet plus long, tu pars déjà la veille, tu fais un bivouac quelque part et le lendemain tu montes au décollage pour voler.

[00:42:48] **David Hermann:** Oui, exactement, c'est comme ça que ça se passe.

[00:42:51] **Lucian Haas:** Ça a l'air marrant.

[00:42:54] C'est une approche très inhabituelle, du moins pour les vols en plaine. Comment en es-tu arrivé là ? J'avais

[00:42:59] **David Hermann:** ... la situation où j'ai raté le dernier train parce que celui d'avant avait pris du retard, et du coup je me suis retrouvé coincé dans un village en Allemagne où il n'y avait même pas d'Airbnb. Et là, j'ai dû prendre un taxi qui m'a coûté une fortune juste pour aller dans la ville la plus proche. Ça m'a tellement énervé que je me suis dit : non, je ne veux vraiment pas me remettre à ça. Le sport est déjà assez cher comme ça, et se prendre cette prise de tête à chaque fois, avoir déjà en tête de se poser quelque part où il y a des infrastructures, où il y a une ligne de train, parce que si on doit d'abord se retrouver à la gare et devoir faire du stop ou prendre un bus pour aller quelque part, surtout si c'est un dimanche par exemple, on perd un temps fou. Et comment je rentre après ?

[00:43:45] Je ne voulais pas me laisser affecter par ces pensées. Et c'est de là que l'idée d'équipement de bivouac est née. L'équipement de bivouac, c'est ce dont j'ai besoin. Finalement, il y avait aussi l'idée d'aller quelque part dans les Alpes, je voulais faire une traversée des Alpes cette année et c'est pour cette raison que je me l'ai finalement acheté, jusqu'à ce que je sois confronté dans les plaines à l'histoire que je viens de te raconter. Et depuis, je traîne tout ça avec moi et ça rentre aussi dans la catégorie de poids de la aile, donc au final, ce n'est pas une charge supplémentaire. J'ai assez de place et je m'en sors super bien avec.

[00:44:29] **Lucian Haas:** Tu voles quoi comme matos pour que tout ça puisse rentrer dedans ?

[00:44:33] **David Hermann:** Le Bogdan Fly.

[00:44:35] **Lucian Haas:** Donc un sellette léger sans plaque assise. Sans plaque assise, oui. C'est aussi inhabituel. Donc un sellette léger et ensuite faire de la distance avec un END ou quelque chose comme ça. La plupart des gens essaient d'optimiser en disant qu'ils ont un sellette très stable, une plaque assise et tout le reste pour que ça passe. Comment es-tu arrivé à cette combinaison ? Je

[00:44:58] **David Hermann:** je voulais changer d'aile pour une plus grande. J'ai déjà la plus grande taille d'aile disponible, et au-delà, ça n'existe plus. Et avec le projet que je voulais, je savais que je devais avoir un sellette léger, aussi parce que c'est une sorte de polyvalent avec lequel on peut aussi monter une montagne, ou monter la frontière, sans forcément transpirer comme un dingue. Bien sûr, d'un côté, je pourrais aussi

[00:45:30] ...perdre du sportivement. D'un autre côté, le Packmaster est aussi assez énorme. Je voulais que tout rentre dans un sac à dos compact, qui soit bien ajusté sur le dos et avec un bon centre de gravité. Et les options se sont vite réduites à ce que j'ai choisi le Bogdanfly, aussi parce que tu avais écrit un article ou je crois un blog là-dessus. Ça m'a déjà motivé à vouloir l'essayer.

[00:46:03] Oui, et du coup, je vole avec une voile lourde dans une aile END avec un sellette léger.

[00:46:12] C'était déjà assez impressionnant, le passage à un sellette léger. Mais ça passe, une fois qu'on s'y est habitué. Enfin, je ne remarque aucune influence et je dois dire qu'avec le temps, j'ai appris à l'apprécier,

[00:46:30] l'agilité qui accompagne finalement tout le système. Une voile lourde qui m'apporte énormément et un sellette léger qui amortit peu, c'était déjà très intéressant parce que je ressens beaucoup de choses même avec une faible thermique, je vois comment l'air travaille et finalement, je vole aussi très bien avec ça en plaine, par exemple. Oui, ça m'a conforté dans l'idée que

[00:46:59] il y a beaucoup de chemins pour atteindre le but.

[00:47:02] **Lucian Haas:** J'ai vu sur tes derniers vols que tu as posté sur le DAV, qu'il y a aussi une nouvelle aile chez toi. Tu voles maintenant une aile CCC, la Niviuk Icepeak. Oui. Pourquoi passer au niveau supérieur ? Est-ce que c'est nécessaire pour aller plus loin, ou qu'est-ce qui t'a poussé à le faire ?

[00:47:23] **David Hermann:** Ce n'est pas nécessaire. À mon avis, pour le terrain plat, parce que les écarts entre les nuages sont parfois énormes quand on fait du XC, selon la météo du jour, il faut une aile avec une bonne performance de glisse. Donc, une CCC, on n'en a absolument pas besoin pour le plat. On en a besoin au maximum pour la compétition. C'est très clair sur ce point. Mais je pense que si on veut battre un record, et j'ai l'envie de battre le record allemand un jour, que ça en vaille la peine ou non est une autre question, je pense que chaque petite unité de glisse supplémentaire sur le plat fait une grande différence pour pouvoir aller loin à la fin de la journée.

[00:48:14] Parce que les kilomètres en plaine se font à la fin de la journée. Parce qu'il ne s'agit pas d'être le plus rapide au début. C'est bien sûr avantageux. Mais il s'agit d'être capable, à la fin de la journée, aux heures limites, quand la capacité du cerveau diminue un peu, quand on est déshydraté, peut-être aussi affamé, peut-être épuisé, qu'on a tendance à faire beaucoup d'erreurs. Et c'est à la fin de la journée que les kilomètres se font. Et mon objectif est de faire ça avec l'aile, ça va demander pas mal de préparation pour être en forme sur la durée, pour finir par battre le record allemand un jour. Je pense que les vols du passé m'ont montré personnellement qu'il est possible de faire de grands vols avec de la constance.

[00:49:00] Il ne manque plus que la durée de la journée. Il faut de la durée et de bons gradients pour qu'il soit possible de faire un vol digne de ce nom et de fixer, après des années, une nouvelle référence en Allemagne.

[00:49:13] **Lucian Haas:** C'est quoi ce nouveau record pour toi ? 4 kilomètres. Il faut battre ce record. Oui, exactement. Eh bien, il y a des gens qui disent aussi que, avec une aile moins bien classée, c'est évidemment plus relaxant à piloter, et surtout quand tu dis qu'à la fin, quand on est fatigué et tout le reste, ça devient décisif. Alors, comment tu pèses le pour et le contre, ou comment as-tu arbitré pour te dire que tu prends quand même l'aile un peu plus exigeante parce que tu espères quand même en tirer des avantages ? Ce n'est pas que si tu dis que tu as l'aile peut-être un peu plus agréable, plus facile à piloter, elle ne te donnerait pas justement ses avantages vers la fin du vol ?

[00:49:55] **David Hermann:** Mais oui. Vers la fin du vol, il m'apportera bien ses avantages, mais je pense que le plus gros inconvénient à ce stade serait simplement que, lors de longues phases de plané, je descendrais nettement plus bas, ce qui me prendrait alors beaucoup plus de temps pour finir par faire demi-tour vers la base ou, dans le pire des cas, si je veux faire du XC à ce moment-là, j'arriverais au mauvais moment, au mauvais endroit, là où la thermique est peut-être déjà passée. J'arriverais plus bas que quelqu'un d'autre et je ratais ce cycle et, finalement, avec la combinaison d'une performance de plané suffisante, je dois tendance à gagner toujours plus d'altitude que ce que je peux encore atteindre en accélérant lors d'une simple sortie.

[00:50:43] Et là, l'avantage de...

[00:50:48] des deux lignes en général, qu'elles ont déjà plus de puissance et que la prochaine étape, c'est maintenant le CCC. J'ai aussi beaucoup hésité avec moi-même pour savoir si c'était vraiment la bonne étape, parce qu'il y a des avis différents au final. Certains disent oui, d'autres disent non, et je pense que dans ce domaine, quand on veut choisir ou non le CCC, il faut finalement écouter son propre instinct. Est-ce que je vais m'en sortir ou pas, et même faire un cours de sécurité pour être entraîné en cas de besoin, pour savoir comment réagir.

[00:51:35] Et je pense que c'est la bonne étape pour moi.

[00:51:40] **Lucian Haas:** Au début, tu as dit : voler beaucoup, voler loin et surtout voler longtemps. Maintenant, tu précises que tu aimerais battre un record, 400 kilomètres. Et entre les deux, il y a eu un moment où tu disais, « enfin, je

vais atteindre le chiffre ou peu importe », et maintenant, si, finalement. Quelle est donc ta motivation au bout du compte ?

[00:52:09] **David Hermann:** Je pense que tout le monde a un objectif dans la vie, et les objectifs sont importants. Et je me suis fixé pour objectifs, bien sûr, de battre le record allemand. Au début, je me suis fixé un objectif, les 100 kilomètres ont été atteints. Ensuite, j'ai atteint le record des 200 kilomètres l'année dernière. Les 300 kilomètres cette année et les 400 kilomètres un autre jour, quand les conditions météo le permettront. Mais au final, oui, ça se contredit un peu. D'un côté, pour moi, le vol est indépendant des points ou des kilomètres, je veux essayer de tirer le plus possible de la journée. Et d'un autre côté, j'ai aussi envie de battre un record, parce que peu de gens ont réussi à franchir la barre des 300 kilomètres à eux seuls, et les 400 kilomètres seraient un si bel objectif, ce serait tellement beau de pouvoir les réaliser un jour.

[00:53:10] Au fond, les journées avec de bonnes thermiques, celles où on peut vraiment aller aussi loin, se comptent sur les doigts d'une seule main.

[00:53:20] Au fond, ce ne sont que quelques jours par an. La plupart du temps, je dirais 99 % de l'année, il n'y a tout simplement pas la possibilité de le faire. Et là, je fonce vraiment au feeling, juste avec la volonté de tirer le maximum de la journée, du début jusqu'à la limite, et de donner le meilleur de moi-même. Et les jours où il y a vraiment une chance réaliste de franchir la barre des 400 kilomètres, là, j'aime vraiment passer en mode course et essayer d'atteindre mon objectif. C'est comme ça qu'on se motive constamment à travailler sur soi et à remettre en question ses propres limites pour obtenir le meilleur résultat possible.

[00:54:09] C'est pour ça que je fais ça.

[00:54:11] **Lucian Haas:** Si tu dis maintenant que tu veux encore faire les 400 kilomètres en vol record, ça veut aussi dire que tu veux probablement continuer à voler beaucoup, de manière très intensive. Comment tu fais, en fait ? Beaucoup vont se demander : d'accord, quelqu'un qui vole autant et qui vole aussi beaucoup en semaine, comment il s'organise ? Enfin, comment tu fais, comment tu concilies le vol et le travail, comment tu concilies le vol et tes relations ?

[00:54:38] **David Hermann:** Oui, je pense que ça va être l'une des choses les plus difficiles avec le parapente : concilier le hobby avec d'autres choses qui sont aussi très importantes dans la vie et qui prennent du temps. J'ai eu la chance cette année d'être licencié par mon employeur en raison de la situation économique, et j'ai donc eu le temps.

[00:55:09] J'ai aussi profité de cette situation de manière très intense pour me remettre en question, pour savoir vers quelle direction je veux aller. Est-ce que je veux évoluer vers quelque chose qui me permette d'être flexible, de pouvoir travailler quand les autres sont peut-être en vacances, d'avoir des horaires flexibles, justement pour pouvoir poursuivre mon objectif des 400 kilomètres ? Parce que quand on a un job normal, du lundi au vendredi, peut-être même en horaires décalés comme celui que j'avais à l'époque, ce n'est tout simplement pas possible de prendre des congés à court terme. Et je pense que quand on a cet objectif et qu'on est justement à ce tournant de sa vie,

[00:55:57] de faire quelque chose de nouveau avec ça, parce que je pense que c'est un beau moment pour changer de cap dans sa vie quand une situation économique vous y pousse. Et c'est là que j'en suis finalement, et j'ai heureusement aussi une partenaire qui me soutient, qui m'accompagne avec passion et qui me permet de le faire sans me mettre de bâtons dans les roues, par exemple. Tu veux

[00:56:28] **Lucian Haas:** ...pour combiner le pilotage avec son métier à l'avenir ?

[00:56:32] **David Hermann:** Oui, ce serait déjà un rêve. Ce serait le rêve, je pense, mais au final, ce serait le rêve absolu. Mais c'est tout aussi beau dans le milieu de l'outdoor, de mettre un sourire aux lèvres des gens, et si jamais ça se combine d'une manière ou d'une autre, en montrant par exemple comment certaines choses fonctionnent dans un contexte aérien, ce serait peut-être un beau compromis que l'on pourrait adopter à long terme.

[00:57:12] **Lucian Haas:** C'est-à-dire que, comme idée, ce serait peut-être de devenir moniteur de vol et de construire ensuite d'autres types de coachings par-dessus ?

[00:57:20] **David Hermann:** Oui, par exemple.

[00:57:23] Quels sacrifices fais-tu pour voler ? Que j'ai parfois l'estomac qui grogne et la faim quand je ne peux manger que quelques barres entre deux.

[00:57:36] Quels sacrifices ? Ça prend beaucoup de temps. Ça prend énormément de temps et au final, c'est comme maintenant, quand la saison touche à sa fin. C'est aussi un léger...

[00:57:50] Il faut aussi respirer, parce qu'au final, avec tous les déplacements, la météo change parfois de manière très dynamique. Pendant la nuit, il y a quand même un front de pluie qui arrive, alors c'est trop humide à certains endroits, et là, les pensées tournent un peu. Peut-être que j'aurais dû aller faire le décollage à 100 kilomètres plus loin, là où ce serait nettement mieux. On n'a pas toutes ces pensées, par exemple, quand on fait de l'escalade. Il ne pleut pas, on se met d'accord quelque part, on fait une session et le sujet est clos. En aviation, tu as beaucoup plus de facteurs, et seulement cette unique chance si tu veux faire quelque chose de grand. Et si tu te plantes, tu es au sol et tu fais autre chose qui est aussi amusant, et il faut réussir à développer une certaine résilience soi-même,

[00:58:37] ça prend du temps, ça use aussi les nerfs et c'est éprouvant, et je pense que c'est une chose très agaçante et épuisante dans un sport, quand on est très ambitieux. Du moins, c'est comme ça que je le vois, et je pense qu'un ou deux cheveux gris que j'ai pris pendant cette période sont certainement le tribut de tout ça.

[00:59:01] **Lucian Haas:** Tu peux compter tes cheveux gris pour savoir combien de fois tu as été à plat quelque part ? Carrément. Et combien de cheveux gris...

[00:59:08] **David Hermann:** Combien de cheveux blancs as-tu maintenant ? Si je me retournais, tu pourrais certainement en voir quelques-uns sur ma tête.

[00:59:15] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ce qui est visible dans le DAV XC, ce qu'on peut en déduire et ce qui y figure, c'est qu'on voit quelqu'un voler constamment et très loin, et il y a aussi beaucoup de jours de retour qui n'apparaissent pas du tout là-dedans.

[00:59:27] **David Hermann:** Tous les jours de revers, je me suis donné la peine l'autre jour de vraiment tout mettre en ligne, ils sont donc tous là. Au final, je le fais aussi pour mes statistiques personnelles, juste pour voir combien d'heures je vole avec les ailes.

[00:59:42] Les derniers gros vols venaient aussi de Constance. Ils avaient une bonne constance, ce qui leur a permis de voler de bonnes lignes l'une après l'autre. Mais si on regarde les vols de Knobelsdorf, où certains vols records ont eu lieu, il y en avait aussi pas mal qui n'ont pas réussi à aller plus loin que Sorn, par exemple. Mais j'essaie de rester très transparent sur tout ça. Finalement, ce n'est pas une question d'ego pour moi de ne pas mettre en ligne certains vols. Le vol, ça fait partie du truc. La chute, au final, c'est aussi ça qui fait tout le sport. Oui, le fait de viser les étoiles, parfois on y arrive, parfois non.

[01:00:28] **Lucian Haas:** T'es déjà allé super loin pour finalement ne pas réussir à décoller ?

[01:00:32] **David Hermann:** Oui, déjà.

[01:00:33] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu fais après ?

[01:00:35] **David Hermann:** Alors, je vais d'abord manger un morceau.

[01:00:38] Et au moment d'après, je regarde pour un train pour revenir et je repars sur le chemin du retour en me disant : c'est quoi ce bordel ? Pourquoi je fais tout ce trajet à travers l'Allemagne, au final ? Et puis, ça ne marche tout simplement pas.

[01:00:53] Au final, il faut essayer. Et si on n'essaie pas, on ne le saura pas. Soit ça marche, soit ça ne marche pas. C'est du 50-50.

[01:01:02] **Lucian Haas:** Penses-tu que tu vas garder cette passion pour le vol sur le long terme ? Ou est-ce qu'en faisant ça avec autant d'intensité, avec cet investissement, le temps de trajet et tout le reste, on finit peut-être par s'épuiser à un

moment donné ?

[01:01:17] **David Hermann:** Je pense qu'avec une telle intensité, ce n'est pas quelque chose qu'on peut tenir sur la durée. Je pense que je ferai attention à ça à l'avenir.

[01:01:28] En partie parce que je vais probablement trouver une nouvelle fonction professionnelle, ce qui va d'abord me permettre de me fixer et de me concentrer complètement,

[01:01:40] ne pas prendre que les jours particulièrement bons. Il y a bien sûr aussi des jours qui arrivent et dont on est absolument surpris parce qu'ils se passent mieux que prévu. Mais la plupart des bonnes journées sur la piste se distinguent déjà de loin. Et je pense qu'avec ce savoir, on voit définitivement les jours et on peut alors prendre consciemment le temps nécessaire, sans que d'autres choses ne passent au second plan dans la vie.

[01:02:06] **Lucian Haas:** Si jamais tu décides un jour de devenir coach ou quelque chose comme ça, et que des gens viennent te voir en disant : David, raconte-moi, comment je peux apprendre à bien voler en plaine et progresser avec succès là-bas ? Quels seraient les principaux conseils que tu leur donnerais ?

[01:02:24] **David Hermann:** Mes deux conseils principaux seraient, ou même trois, de ne pas trop accorder d'importance à ce que les autres te disent, mais plutôt de se forger sa propre opinion, notamment concernant la thermique. Par exemple, ce que j'ai mentionné tout à l'heure, à savoir que la thermique peut être déchiquetée à partir d'une certaine intensité. Cela dépend bien sûr du gradient, cela dépend de la topographie.

[01:02:51] Par exemple, l'autre chose qui est aussi très importante, c'est d'avoir de la sérénité mentale. Avoir de la sérénité mentale, prendre le vol tel qu'il est à l'instant T. Bien sûr, je me réjouis quand je vais voler et j'ai une certaine motivation, mais au final, je me dis : voyons ce que la journée va donner. La météo se fait au décollage, personne n'est dedans pour pouvoir la contrôler de manière proactive, au bout du compte. Essaie de faire au mieux avec ce que tu as. Et je pense que si on arrive à y mettre de la sérénité, sans aborder les choses de manière trop rigide, ça fait une énorme différence.

[01:03:33] Et la réflexion pendant et après le vol : où étaient les erreurs ? Pourquoi j'ai dérapé la dernière fois ? Pourquoi, par exemple, je n'ai fait que 50 kilomètres alors que tout le monde en a fait, je ne sais pas, 100 ? Ou plus généralement, indépendamment des kilomètres, pourquoi ça n'a pas suffi pour moi alors que ça a suffi pour mon pote, par exemple ? Pourquoi ça a marché pour lui et pas pour moi ? Et simplement essayer d'éliminer ces angles morts, se poser la question : qu'est-ce qui n'allait pas et qu'est-ce que je devrais faire mieux si je voulais voler avec mon pote ? Pourquoi ça n'a pas fonctionné pour moi ?

[01:04:19] Et ces trois points constitueraient en tout cas la structure de base, et je demanderais déjà d'où viennent

[01:04:31] d'où viennent les revers, par exemple, ou les sujets pour lesquels quelqu'un stagne quelque part, pour prendre un exemple. Évidemment, il y a aussi le maniement au sol. Le maniement au sol est un sujet que beaucoup pratiquent, beaucoup se moquent aussi, et le maniement au sol est un outil très, très utile. Aussi pour avoir le contrôle absolu sur l'aile en l'air par des conditions fortes. Parce qu'au final, l'aile veut voler. Et ça, on peut aussi beaucoup s'entraîner au maniement au sol. Au lieu de poser l'aile si elle a une fermeture au sol ou si quelque chose ne va pas comme ça devrait être, au lieu de poser l'aile, on essaie de remettre l'aile propre en l'air, pour qu'elle soit à nouveau

[01:05:22] se tient.

[01:05:23] **Lucian Haas:** Comment s'entraîne-t-on à la sérénité mentale ?

[01:05:27] **David Hermann:** Hm, en écoutant ses émotions. Je le décrirais comme ça. Simplement essayer de réfléchir un peu aux émotions qui nous submergent et faire une recherche sur les causes. D'où vient ce sentiment ? J'ai été voir un psychologue pendant plusieurs années et j'ai explicitement remis en question ce genre de choses. Et je pense que le vol projette aussi beaucoup de choses sur la vie privée, et inversement aussi. Et je pense qu'au final, c'est comme ça qu'on gagne sur l'interface. Quand on se comprend soi-même, pourquoi on pense comme ça et ce qui nous rend nerveux, par exemple.

[01:06:18] Qu'est-ce qui me rend nerveux, par exemple, et qu'est-ce que c'est exactement ? Est-ce l'échec, la peur, ou est-ce que c'est autre chose qui me stresse ? Je dirais que, oui, je pense que c'est la bonne approche. C'est une question difficile.

[01:06:36] **Lucian Haas:** Mais se remettre en question et explorer d'où viennent les émotions que l'on ressent quand on vole, ou justement quand on ne vole plus, quand on est au sol, d'une certaine manière.

[01:06:46] **David Hermann:** Oui, exactement. Parce qu'au final, le vol, je trouve que c'est un sport très impressionnant, c'est pour ça que ça peut donner l'impression que c'est tout ce qui compte. J'ai aussi tout donné cette année. Mais je pense que le vol est une autre facette très intéressante de tout ça, c'est qu'au fond, il y a aussi énormément de choses qui se passent dans la tête. Ce n'est pas seulement décoller et s'envoler, c'est aussi beaucoup de réflexion et de perception de l'environnement. C'est de la théorie et de la pratique. C'est aussi l'attitude mentale propre à chacun, ainsi que la vision à long terme et la confiance que l'on apporte. Et ce sont énormément de niveaux que l'on transporte aussi dans la vie sur un plan personnel.

[01:07:32] Et je pense que si

[01:07:34] quand on veut atteindre son plein potentiel, ce sont toutes ces étapes qu'il faut éclairer. Et seulement une fois qu'on a trouvé une sorte de calme intérieur et, bien sûr, qu'on a développé ses capacités, aussi bien les capacités de pilotage que la lecture du terrain et la perception de ce qui se passe exactement à un instant T, est-ce qu'on arrive à saisir ce potentiel global et, au final, à le mettre en pratique.

[01:08:05] **Lucian Haas:** D'accord, David. Je pense que tu as déjà fait énormément de chemin en seulement trois ans de pratique. Merci pour ton récit. Je suis curieux de voir. Je vais donc surveiller quand tu franchiras la barre des 400. Probablement quand tu diras qu'il faut avoir beaucoup de temps pour voler. Donc ça devrait arriver en mai ou juin, peut-être l'année prochaine ou celle d'après, quand il y aura enfin une journée complète de vol en plaine où on verra que David Herrmann a franchi pour la première fois les 400 kilomètres depuis Knobelsdorf ou peu importe où. Je croise les doigts. Merci beaucoup.

[01:08:48] C'était David Herrmann. Si cet épisode vous a plu et que vous voulez entendre encore plus d'histoires inspirantes comme celle-ci dans l'univers du parapente, je serais ravi de votre soutien pour mon travail. Sur mon blog www.Lu-Glitz.blogspot.com, vous trouverez sous la rubrique "Fördern" toutes les infos amusantes et les liens pour savoir comment vous pouvez faire vivre ce projet avec une contribution financière libre, petite ou grande. Je remercie tous les contributeurs. À bientôt. Envolez-vous haut, envolez-vous longtemps, envolez-vous loin. Ciao. Votre Lucian.