

Xc stories

Podz-Glidz 186 — Dmitry Balabanov

Published	2026-05-15
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-186-xc-stories
Duration	01:03:07
Speakers	Dmitry Balabanov, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0186-xc-stories-dmitry-balabanov.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	16 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	18
Show notes	18
Transcript	19
Français	32
Show notes	32
Transcript	33

Deutsch

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

Show notes

Dmitry Balabanov filmt alle seine Flüge. Aus den interessantesten Erlebnissen dabei strickt er lehrreiche, erzählerische Videos

Es gibt sicher Hunderte, wenn nicht gar Tausende Gleitschirmpiloten, die mit einer Gopro auf dem Helm oder einer Insta-360-Grad-Kamera auf dem Stick alle ihre Flüge dokumentieren. Für viele ist es ein Hilfsmittel, sich das Unfassbare des Flugerlebens auch an fluglosen Tagen immer wieder mal vor Augen zu führen. Allerdings sind viele der dabei entstehenden Videos für andere Betrachter eher profan, vor allem wenn sie nur stundenlanges boring Soaring an einer Hangkante oder ewiges Gekurbel in einem schwachen Bart zeigen.

Videos werden dann für andere wertvoll, wenn sie eine Geschichte erzählen. Der in München lebende Dmitry Balabanov hat das für seine Videos zur Maxime erklärt. XC Stories heißt nicht nur sein Youtube-Kanal, sondern auch ein Account auf Instagram und eine Telegram-Gruppe, in denen er besondere, im Video festgehalten Momente seiner Flüge postet und mit seinen Followern diskutiert, welche Lehren man daraus ziehen kann.

Sein bekanntestes Video ist eins, indem er sehr anschaulich erklärt, wie man in Bassano ein 120 km Dreieck fliegen kann. Dutzende Stunden in Videoschnitt, Grafiken und Nachvertonung investiert Dmitry in solche Projekte. Kürzlich hat er auch ein sehenswertes Analyse-Videos eines Retterabgangs von ihm veröffentlicht.

Was ihn antreibt und warum er sich selbst, trotz Tausender Follower, nicht als Überflieger sieht, das und mehr erzählt er in dieser Episode 186 von Podz-Glitz.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:
<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik dieser Folge:

Track: A Starry Message | Künstler: Dan Lebowitz

Youtube Audio Library, <https://www.youtube.com/watch?v=jxCtCdQ07UQ>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS zu Dmitry Balabanov

- Paragliding XC Stories auf YouTube: <https://www.youtube.com/@xc-stories>
- XC Stories auf Instagram: <https://www.instagram.com/xcestories>

- XC Stories Community in Telegram: <https://t.me/xcstories>
- Video Bassano 120 km: <https://youtu.be/VFh6jJqgS00>
- Video Retterabgang-Analyse: <https://www.youtube.com/watch?v=0MrXGMrFaSM>

Transcript

[00:00:04] **Dmitry Balabanov:** Bei mir ist immer zuerst der Flug. Also ich schalte die Kamera ein und fliege einfach, als ob es die Kamera einfach gar nicht gäbe. Und dann bei der Landung drücke ich einfach den Knopf, okay, Video aufgenommen. Und dann entscheide ich, okay, was gab es dann in diesem Flug? Und dann entsteht so eine Geschichte. Deswegen habe ich auch meinen Kanal XC -Stories genannt.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:00:41] Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit... Dimitri Balabanov. Und ich bin Lucian Haas. Es gibt sicher hunderte, wenn nicht grad tausende Gleitschirm -Piloten, die mit einer GoPro auf dem Helm oder einer Insta -360 -Grad -Kamera auf dem Stick alle ihre Flüge dokumentieren. Für viele ist es ein Hilfsmittel, sich das Unfassbare des Flugerlebens auch an fluglosen Tagen immer wieder mal vor Augen zu führen. Allerdings sind viele der dabei entstehenden Videos für andere Betrachter eher profan. Vor allem, wenn sie nur stundenlanges Boring -Soaring an einer Hangkante oder ewiges Gekurbel in einem schwachen Bad zeigen.

[00:01:26] Videos werden dann für andere wertvoll, wenn sie eine Geschichte erzählen. Der in München lebende Dimitri Balabanov hat das für seine Videos zu Maxime erklärt. XC -Stories heißt nicht nur sein YouTube -Kanal, sondern auch ein Account auf Instagram und eine Telegram -Gruppe, in denen er besondere, im Video festgehaltene Momente seiner Flüge postet, und mit seinen Followern diskutiert, welche Lehren man daraus ziehen kann. Sein bekanntestes Video ist eins, in dem er sehr anschaulich erklärt, wie man in Bassano ein 120 -Kilometer -Dreieck fliegen kann. Dutzende Stunden in Videoschnitt, Grafiken und Nachvertonung investiert Dimitri in solche Projekte. Was ihn antreibt und warum er sich selbst trotz tausender Follower nicht als Überflieger sieht, das und mehr erzählt er in dieser Episode 186 von Podz-Glidz.

[00:02:19] Solche anregenden Gespräche kann ich dir übrigens nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Mach doch mit. Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:39] Dimitri, was hast du bei deinem letzten Flug dazu gelernt?

[00:02:44] **Dmitry Balabanov:** Oh, das ist eine große Geschichte. Ich habe tatsächlich sehr viel gelernt. Ich lerne bei jedem Flug was dazu. Nicht nur flugtechnisch, sondern auch vielleicht, wie man die Strecke so am besten fliegt, was mein Schirm so alles in der Luft machen kann. Ja, also wie gesagt, jeden Flug was Neues dazu gelernt. Ich kann jetzt nicht sagen, dass es irgendeinen bestimmten Flug gibt, der mir den am meisten gegeben hat oder so, aber ja.

[00:03:12] **Lucian Haas:** Ich habe mal ein Interview von dir gelesen, da hast du gesagt, man muss in jedem Flug etwas dazu lernen. Aber deswegen die Frage, was hast du denn bei deinem letzten dazu gelernt? Gibt es da irgendwie eine herausragende Geschichte?

[00:03:23] **Dmitry Balabanov:** Ja, die gibt es tatsächlich, weil ich in meinem letzten Flug meinen Retter werfen musste. Oh, das wusste ich jetzt nicht. Aber

[00:03:29] **Lucian Haas:** das ist natürlich ein... Was ist passiert?

[00:03:33] **Dmitry Balabanov:** Ja, also ich habe gelernt, wie man die Rettung wirft. Ich habe zum ersten Mal das gemacht. Was ist passiert? Ich war richtig hoch und vermutlich gab es irgendeine Windscherung oder eine richtig turbulente Situation, die dazu geführt hat, dass ich einen richtig großen Frontklapper nicht stoppen konnte. Und der ist dann asymmetrisch geöffnet mit einem Twist, also mit sieben Twists dann und ich konnte nichts mehr machen. Sieben Twists? Ja, genau. Wow. Und der Schirm ist dann in so eine Backfly -Rotation geraten, so eine sanfte Rotation, nichts gravierendes, aber ich konnte mich halt nicht untwisten. Und das Einzige, was es dann geblieben ist, war die Rettung zu schmeißen, weil der Schirm nicht mehr unter Kontrolle gebracht werden konnte. Und das habe ich dann gemacht.

[00:04:16] **Lucian Haas:** War das in großer Höhe über Grund, weil du gesagt hast, so eine Inversion und Scherung. Und sowas ist ja häufig, wenn man sehr hoch ist. Das heißt, du hast einen langen Flug noch im Renta gehabt, so ungefähr?

[00:04:25] **Dmitry Balabanov:** Also, nee. Ich habe noch natürlich versucht zu kämpfen, ein bisschen. Ja, also ich hatte richtig viel Höhe, mehr als 1000 Meter über Grund, als ich dann diesen riesen Klapper kassiert habe und dann den Twist. Und dann habe ich versucht, irgendwas zu machen, irgendwie auszutwisten. Hat aber nicht geklappt. Ich konnte tatsächlich zwei Umdrehungen austwisten, aber das war dann Schluss. Und dann habe ich richtig viel Höhe verloren. Und der Retter ging dann in vielleicht so 200 Meter oder 150 Meter über Grund auf und dann die restlichen Meter bin ich dann auf dem Retter geflogen.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Oh, dann hast du aber wirklich lange gebastelt, von 1000 Meter bis auf 200 Meter runter oder sowas. Ja. Was, wenn du jetzt sagst, du hast etwas da gelernt, was ist denn die Lehre daraus, die du gezogen hast?

[00:05:12] **Dmitry Balabanov:** Ja, ich wollte eigentlich, bin noch nicht dazu gekommen, ich wollte einen großen Bericht für mich selbst schreiben. Was alles passiert ist, wieso das passiert ist? Was habe ich geschaut? ich gemacht, was hat der Schirm gemacht. Ich habe alles auf Video, kann wirklich jede Sekunde analysieren, was passiert ist, wie ich reagiert habe, was war richtig, was war nicht richtig. Dann habe ich natürlich noch immer noch im Kopf, wie so der Tag war und so weiter. Und da würde ich das alles zuerst zusammenfassen in einen großen Bericht und danach ziehe ich dann Konsequenzen, wie ich damit weiter umgehe. Was könnten das für Konsequenzen sein? Alles mögliche. Ich hänge davon ab, welche Zusammenfassung ich nachvorbereite. Ich kann vielleicht mich entscheiden, einen anderen Schirm zu wählen, weil ich dann

[00:05:59] zu dem Ergebnis komme, die Geste ist mir zu heiß. Oder vielleicht kann ich sagen, dann mache ich zweimal SAV im Jahr und nicht einmal. Muss ich schauen.

[00:06:10] **Lucian Haas:** Bist du denn sanft mit dem Retter unten aufgekommen oder bist du in die Felsen geklatscht? Ich hatte

[00:06:17] **Dmitry Balabanov:** richtig Glück.

[00:06:19] Zwei Bäume haben mich aufgefangen. Also den Retter und den Schirm. Und dann bin ich butterweich 50 Zentimeter vom Boden einfach sozusagen gelandet. Ein Schirm

[00:06:33] **Lucian Haas:** ist heile geblieben und Retter auch? Oder musst du eh einen neuen Schirm kaufen und stehst jetzt vor der Entscheidung? Wie geht es weiter?

[00:06:39] **Dmitry Balabanov:** Der Schirm hat nur ein paar kleine Risse und Retter sind alle in Ordnung. Die müssen einfach neu gepackt werden.

[00:06:45] **Lucian Haas:** Du hast jetzt gesagt, die Retter sind alle in Ordnung. Hast du mehrere Retter geschmissen?

[00:06:49] **Dmitry Balabanov:** Ich habe zwei Retter geschmissen. Der erste ging, leider nicht auf, weil diese Rotation ziemlich geringe Sinkwerte hatte. Und dann hat es einfach lange gedauert. Da ist dieser erste Retter dann irgendwie um mich herum so ein bisschen geflogen. Wollte nicht öffnen und ich habe keine Zeit gesehen, mich irgendwie damit zu beschäftigen, den jetzt mal zu öffnen. Dann habe ich einfach direkt den zweiten Retter geschmissen. Fliegst du immer mit zwei Rettern? Ja, ich fliege immer mit zwei Rettern.

[00:07:16] **Lucian Haas:** Und das ist ein Gurtzeug, wo die beide auch bei dir unterm Hintern sitzen? Oder hast du einen Seitenretter oder unterm Hintern und einen Frontretter? Ja, beide sind links und rechts also. Und dann hast du, ich nehme an, du bist Rechtshänder, hast erst rechts gezogen und danach links oder wie war das? Richtig, das war genauso. Und ist dann, als der zweite Retter aufgegangen ist, ist dann der erste, weil sich dann vielleicht Laien entlastet haben oder sonstiges, ist der erste dann vielleicht auch noch aufgegangen?

[00:07:43] **Dmitry Balabanov:** Nee, der erste ist nicht aufgegangen. Der war so ein bisschen eingewickelt irgendwie um mich herum und da konnte ich dann nicht mehr auseinanderzerren. Ich bin quasi mit ihm in den Händen gelandet sozusagen mit dem ersten Retter.

[00:07:59] Wo war das? Das war in Bassano. Da

[00:08:02] **Lucian Haas:** fliegst du sehr häufig? Richtig. Das ist so dein Wohnzimmerfliegen. Also du wohnst zwar in München, aber irgendwer hat mir mal gesagt, also wenn du jemanden wissen willst, der in den letzten Jahren am meisten in Bassano geflogen ist, dann frag mal den Dimitri.

[00:08:16] **Dmitry Balabanov:** Ja, ich bin oft in Bassano, oft auch zehn oder mehr Mal im Jahr, wenn das Wetter passt. Und dann fahre ich gerne nach Bassano. Da sind ja nur dreieinhalb bis vier Stunden von München aus. Es lohnt sich.

[00:08:29] **Lucian Haas:** Und wo in Bassano bist du dann da von der Windscherung erwischt worden?

[00:08:34] **Dmitry Balabanov:** Das war der westliche Wendepunkt und weit von Passubio, Monte Cagliano. Normalerweise, ich habe eigentlich noch nie so eine turbulente Luft in dieser Ecke erlebt früher. Und ich habe noch geschaut in meinem IGC -Track, also in dem Flug, habe ich gesehen, dass in dem oberen Bereich über 2000 Meter der Wind eher aus dem Norden kam. Und unten war viel Ostwind. Deswegen habe ich vermutet, dass es genau diese Windscherung war zwischen Nord und Ost. Und vielleicht war das auch ein bisschen föhnartig, turbulent da oben und alles ist irgendwie blöd zusammengekommen. Das hattest

[00:09:11] **Lucian Haas:** du aber vorhin nicht auf dem Schirm? Also wusstest du gar nicht, dass so leichte Nordföhnbedingungen vielleicht herrschen?

[00:09:17] **Dmitry Balabanov:** Doch, doch. In der Vorhersage habe ich gesehen, dass es etwas Nordwind gibt in der Höhe. Es war aber alles im grünen Bereich, sage ich mal. Nichts Überraschendes, kein starker Nordföhn oder sowas. Aber der Tag war generell aus meiner Sicht ziemlich turbulent. Auch am Anfang habe ich gemerkt, dass es schon richtig geschaukelt hat und die Luft war so beweglich irgendwie und wir hatten auch richtig viel Ostwind. Das ist normalerweise in Bassano auch ziemlich unangenehm, wenn es viel Ostwind gibt.

[00:09:47] **Lucian Haas:** Weil es dann an der Kante immer so längs putzelt, dass halt immer viele so stehende Rotoren, wahrscheinlich auch, hast, durch die du immer durchfliegen musst.

[00:09:55] **Dmitry Balabanov:** Ja, vielleicht auch. Aber was ich auch vermute, wenn es dann diese nördliche Komponente gibt, dann schiebt sich quasi diesen Wind vom Osten rein nach Bassano und vielleicht ist auch die Luft generell irgendwie etwas kühler oder trockener. Du hast gesagt, du hast alles aufs

[00:10:12] **Lucian Haas:** Video. Das heißt, davon, von diesem Retterabgang wird es auch ein ausführliches Video geben auf deinem Kanal.

[00:10:21] **Dmitry Balabanov:** Ich habe mich noch nicht entschieden, ob ich ein ausführliches Video mache. Wie gesagt, ich muss erstmal meinen Bericht schreiben, dann entscheiden, wie ich weitermache und danach entscheide ich auch, was für ein Video ich daraus mache. Aber es gibt wahrscheinlich bestimmt mindestens eine Zusammenfassung, was passiert ist, wie es abgelaufen ist, was ich alles gemacht habe. Aber wie ausführlich, weiß ich noch nicht.

[00:10:44] **Lucian Haas:** Dein Kanal, den vielleicht manche schon kennen, die anderen, die ihn noch nicht kennen, es lohnt sich auf jeden Fall, sich da mal drauf zu gucken, heißt XC Stories. XC Stories. Auf YouTube, du hast auch bei Insta bist du auch damit präsent. Du hast auch noch eine Telegram - Gruppe mit demselben Namen XC Stories. Aber bleiben wir mal bei dem YouTube -Kanal. Warum hast du diesen Kanal eigentlich gestartet?

[00:11:11] **Dmitry Balabanov:** Eine gute Frage, worauf ich wahrscheinlich selbst noch keine Antwort habe. Ich habe eigentlich Ingenieurwissenschaft studiert, Richtung Multimedia und da war ich schon zu der Studienzeit ein bisschen mit Video beschäftigt. Habe so kleine Videoclips geschnitten, was aufgenommen und das hat mir so ein bisschen immer Spaß gemacht, damit zu arbeiten. Ich hatte so auch etwas Ahnung, sage ich mal, etwas gelernt, wie man das macht. Und als ich dann mit dem Sport angefangen habe, mit dem Gleitschirmfliegen, hat sich das irgendwie von sich selbst so entwickelt, dass ich meine Flüge aufgenommen habe, einfach für mich selbst. Zuerst wollte ich ja gar nichts daraus machen, nur einfach für mich schauen, was ich alles so in der Luft mache, was passiert um mich herum, weil ich zuerst am Anfang natürlich immer damit beschäftigt war, also mit mich selbst.

[00:11:59] Das ist immer so ein bisschen Stress. Und irgendwann habe ich so eine kleine Zusammenfassung gemacht von meiner ersten Flugreise nach Norma. Da hatten wir einen einzigen Flug in einer Woche und da bin ich, glaube ich, 40 Minuten lang irgendwo gesort. Habe daraus ein 20 Minuten langes, sehr langweiliges Video gemacht, wo nichts passiert, wo ich einfach die Kante hin und her, rechts, pflege. Und da gab es 20 Views auf YouTube und dann dachte ich, okay, das war es dann. Ja, und ich habe trotzdem noch ein bisschen weiter gemacht mit diesen kurzen Zusammenfassungsvideos. Die waren nicht so interessant, aber irgendwann in Bassano wieder habe ich so eine interessante Geschichte erlebt.

[00:12:45] Ich musste mich dann irgendwo tief ausgraben bei Caltrano nach einer Querung. Habe richtig viel Zeit gebraucht und da viele Sachen probiert und die Kante und die Ecke und so weiter. Und anschließend hat auch alles funktioniert. Dann konnte ich wirklich Höhe machen und meinen Flug oder meinen Dreieck abschließen. Und daraus habe ich auch ein kleines Video gemacht, wie ich mich da gequält habe, was ich so alles gemacht habe, mit ein paar Textkommentare. Ich fliege jetzt hier, weil ich denke, hier könnte was gehen. Hat doch nicht geklappt, dann probieren wir woanders was. Und dieses Video hat plötzlich ein bisschen

[00:13:21] sein Publikum gefunden. Da gab es wirklich Kommentare. Oh, interessant, mach mal weiter. Dann dachte ich, okay, angeblich gibt es doch Interesse daran und da habe ich so mit den Videos angefangen und so ging es weiter. Und jetzt sagst du, du hast bei

[00:13:35] **Lucian Haas:** jedem deiner Flügel die Kamera immer dabei und die läuft auch immer durch.

[00:13:41] **Dmitry Balabanov:** Korrekt, richtig. Ich nehme alle Flüge komplett vom Start bis zur Landung auf.

[00:13:46] **Lucian Haas:** Und ob du dann daraus einen Film machst oder nicht, entscheidest du dann danach oder sagst, okay, da war eine spezielle Situation, ich mache da einen kurzen Clip für Insta draus und ziehe da die zwei Minuten raus oder was auch immer?

[00:13:59] **Dmitry Balabanov:** Ja, aber auch meine Festplatte entscheidet mit, denn aktuell habe ich, glaube ich, 10 Terabyte von Aufnahmen und da muss ich daraus irgendwas machen. Sonst, aber meine SD -Karten sind auch alle voll. Ja, also ich versuche tatsächlich interessante Stellen oder interessante Geschichten, Storys daraus zu machen. Irgendwelche Pi mal Daumen oder irgendwie Standard 0815 Flüge. Die lösche ich dann tatsächlich anschließend. Zum Glück macht die Kamera keine Riesendateien für den kompletten Flug, sondern das sind Abschnitte von 30 Minuten und da kann ich einfach die Dateien löschen oder die Abschnitte löschen, die nicht interessant sind und die wichtigen beibehalten.

[00:14:43] **Lucian Haas:** Aber trotzdem 10 Terabyte nur an Filmdaten und Flugdaten, die du da drauf hast, das ist ja schon eine ganze Menge dann.

[00:14:51] **Dmitry Balabanov:** Ja, das ist eine ganze Menge und das ist nicht das größte Problem. Wenn ich daraus ja irgendwas machen muss oder will, dann muss ich ja das Ganze nochmal erleben und die ganzen Videos anschauen und so einen 10 -Stunden -Landflug anzuschauen, ist schon mal richtig anstrengend. Ich muss ja beim Schneiden auch einen Blickwinkel auswählen, was ich da zeigen möchte, vielleicht etwas mit der Geschwindigkeit spielen und so weiter. Schauen, was da alles so passiert ist. Es bleibt ja nicht alles im Gedächtnis und das ist eine Herausforderung, muss ich sagen.

[00:15:21] **Lucian Haas:** Schaust du dir denn dann wirklich diese ganzen 10 Stunden nochmal an?

[00:15:25] **Dmitry Balabanov:** Also nicht ganz, aber schon viel davon. Ja, ich kann zum Beispiel sagen, für mein Video über das Speikbodendreieck, da habe ich dafür wahrscheinlich 80 Arbeitsstunden insgesamt gebraucht, weil ich auch viele Sachen mir anschauen musste. Nochmal ein bisschen mit Grafik gespielt und das und recherchiert und verschiedene Flüge auch zusammengefasst. Das kostet richtig Zeit. Du filmst mit einer 360

[00:15:50] **Lucian Haas:** -Grad -Kamera? Ja, genau. Das ist ja wahrscheinlich nochmal mehr Arbeit, weil du dann auch noch entscheiden musst, okay, welches Bild nehme ich denn jetzt eigentlich? Will ich ein großes Bild nehmen, wo man die ganze Landschaft drin sieht und nehme ich nur einen kleinen Ausschnitt da draus oder sonst irgendwie was? Also du musst ja unheimlich viele Entscheidungen dann jeweils treffen, wie du das dann auch noch bildlich entsprechend

umsetzt.

[00:16:13] **Dmitry Balabanov:** Richtig, das ist auch die Herausforderung. Es geht ja wirklich darum, was möchte ich zeigen? Und in einem 360 -Grad -Video ist ja alles drin. Irgendwas muss ich ja wählen draus. Und das ist auch manchmal nicht einfach.

[00:16:28] **Lucian Haas:** 80 Stunden? Von diesen 80 Stunden, was würdest du sagen, ist davon das, also was macht davon am meisten Arbeit?

[00:16:38] **Dmitry Balabanov:** Schwierig. Ja, ich musste erstmal die ganzen Informationen sammeln aus den Videos, die ich da hatte. Das Video basiert ja auf mehreren Flügen eigentlich. Es gibt so eine Hauptgeschichte von dem einen Flug und da habe ich noch ein paar Alternativvarianten noch vorgeschlagen, wie man bestimmte Abschnitte da abfliegen kann. Und die habe ich aus den anderen Videos gezogen. Die musste ich noch mal nachschauen. Natürlich noch mal meine Flüge analysieren, noch mal gucken, wie ich wo geflogen bin. Und natürlich auch die ganze Grafikarbeit. Die Arbeit mit der Grafik, die kostet auch richtig Zeit. Verschiedene Talwinde und Thermiken und Lufträume, alles mögliche. Das ist alles aufwendig.

[00:17:23] Ich bin jetzt natürlich auch kein Grafikprofi. Ich mache das ja als Hobby. Deswegen würde wahrscheinlich irgendein richtiger Profi, der das hauptberuflich macht, ein bisschen schneller unterwegs sein. Aber bei mir kostet es ein bisschen mehr Zeit.

[00:17:39] **Lucian Haas:** Grafik, wenn man sich deine Filme so anguckt, da sind ja wirklich dann, also wie du sagst, du zeichnest beispielsweise den Talwind ein oder da du kringelst irgendwelche Gipfel im Video mit ein und sagst dann hier, da kann man hinfliegen und da musst du halt mit der entsprechenden Höhe und so weiter ankommen und so was. Und erstellst du dafür speziell mit einem Grafikprogramm dann noch jeweils so ein Overlay oder wie funktioniert das dann?

[00:18:00] **Dmitry Balabanov:** Ich verwende zwei Tools. Das eine Tool macht eigentlich diese Overlay -Geschichte, also diese ganzen Flugdaten, die ich noch mitzeige, die Geschwindigkeit, die Höhe und so weiter. Das mache ich einem Extra -Tool für den ganzen Flug, aber die restlichen Arbeiten, die mache ich in einem Tool. Das heißt DaVinci Resolve Studio. Das ist eine kostenpflichtige Variante, aber das Gute daran ist, dass dieses Tool wirklich alles hat, was ich brauche. Da kann ich auch den Ton verarbeiten, die Grafik hinzufügen und auch das Video bearbeiten und auch die Farbekomponenten anpassen, alles mögliche. Das ist wirklich so ein Almighty -Tool für alle Anwendungsfälle. Gefällt mir wirklich. Ich habe lange gesucht, habe viele Tools probiert, kostenpflichtige, kostenlose Open -Source -Varianten auch und bin mit keinem davon irgendwie glücklich geworden, aber das war wirklich das erste Tool,

[00:18:56] welches mir wirklich gefallen hat und dann habe ich mich einfach entschieden, es zu kaufen.

[00:19:01] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt so einen Film machst, gerade über so einen 200 -Kilometer -Flug wie vom Speikboden, wo du das alles so, ich glaube, der dauert fast 20 Minuten oder sowas, wo du das alles erklärst, wie man da längs fliegt, wie du das gemacht hast, welche Alternativen es dort so gibt. Wie gehst du dann dabei vor? Also ist das wirklich, machst du dir so eine Art Skript vorher, dass du wirklich aufschreibst, so wie du vorhin gesagt hast, von deinem Retter, deinem Abgang, ich mache mir da, ich will erstmal einen Bericht darüber schreiben, also schreibst du gewissermaßen dir auch eine Art Flugbericht, wo lagen deine Schlüsselstellen und sonstiges was, um dann zu gucken, wie kann ich das im Video als Geschichte dann entsprechend erzählen?

[00:19:39] **Dmitry Balabanov:** Bei mir ist eigentlich jedes Video geskriptet. Ich schreibe zuerst alles zusammen, was ich im Video zeigen möchte, wie, welche Bilder oder welche Abschnitte, worauf ich dann mehr Fokus legen möchte und beschreibe tatsächlich so die, die, die wichtigsten Momente, die ich in diesem Video zeigen möchte und dann geht's weiter. Dann suche ich mir die Videos aus, die dazu passen, deswegen, ja, für dieses Speichboden -Video, da habe ich mir tatsächlich alles zusammengeschrieben, da fliegen wir so, das muss ich erzählen, hier muss ich das erwähnen auf jeden Fall und das steckt aber irgendwie noch in meinem Kopf. Also es gibt nur wenige Videos, wo ich ein bisschen mehr Informationen aus den anderen Quellen genommen habe, Büchern zum Beispiel,

[00:20:26] wie beim

[00:20:28] Möhl -Teiltreieck, da musste ich so ein bisschen ein paar Freunde nachfragen nach den Meinungen und aus den Büchern war es nachlesen, aber die meisten Videos, die mache ich wirklich meistens nur aus meiner Erfahrung, also die Strecken, wie ich die geflogen bin.

[00:20:45] **Lucian Haas:** Was ist deine Motivation da dran, so viel Zeit in sowas zu investieren und so viel Zeit auch letzten Endes in die Qualität zu investieren? Natürlich schön, solche Videos sich anzugucken, aber wenn du sagst, 80 Stunden für so eine Geschichte ist natürlich schon eine Hausnummer. Also da würden andere Leute vielleicht sagen, dann gehe ich doch lieber fliegen, als solche Videos dann so umfänglich und aufwendig zu machen.

[00:21:11] **Dmitry Balabanov:** Diese Frage stelle ich mich ab und zu auch. Warum mache ich das eigentlich? Die einfachste Antwort ist, das ist einfach mein Hobby, also Teil meines Hobbys. Die meisten oder viele fliegen nur und ich fliege und mache, meine Videos darüber. Das ist die einzige Motivation, denke ich. Das heißt, du bist nicht

[00:21:30] **Lucian Haas:** Gleitschirm-Blog, sondern du bist Gleitschirmfilmer?

[00:21:35] **Dmitry Balabanov:** Ja, Pilot bin ich schon, denke ich. Aber auch ein Pilot mit einer Kamera.

[00:21:42] **Lucian Haas:** Gehst du denn auch manchmal schon mit einer Story im Kopf fliegen? Also wo du vorher schon eigentlich weißt, okay, heute möchte ich, ich weiß, ich gehe in Bassano fliegen oder sowas, aber ich möchte mal eine bestimmte Story erzählen. Also fliege ich, ich führe diese Story? Oder sind es immer die Flüge, so wie sie kommen und im Nachgang machst du dann daraus die Story, die man damit erzählen kann?

[00:22:05] **Dmitry Balabanov:** Ja, bei mir ist, glaube ich, es ist ganz im Gegenteil zu vielen, die solche Videos machen. Bei mir ist immer zuerst der Flug. Also ich schalte die Kamera ein und fliege einfach, als ob es die Kamera einfach gar nicht gäbe. Ich achte gar nicht darauf, ob die läuft und so. Ich fliege, wie ich fliege. Ich genieße meine Momente. Ich treffe meine Entscheidungen und dann bei der Landung drücke ich einfach den Knopf, okay, Video aufgenommen und dann entscheide ich, okay, was gab es dann in diesem Flug? Gab es da irgendwas Interessantes, worüber ich ein Video machen könnte? Ja, nein. Und dann entsteht so eine Geschichte. Deswegen habe ich auch meinen Kanal XC Stories genannt, Paragliding XC Stories. Ja, jeder Flug ist eine Geschichte und daraus mache ich diese Geschichten, dass es nichts geskriptetes, nichts vorbereitetes ist.

[00:22:55] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast noch nie einen Flug gewissermaßen fürs Video geplant, sondern du sagst, nein, fliegen ist die eine Sache und das Video kommt danach.

[00:23:04] **Dmitry Balabanov:** Nicht ganz. Ich habe ein paar Videos, wo ich da bestimmte Schirme ein bisschen ausprobieren und teste. Da habe ich natürlich explizit dafür meine Kamera eingeschaltet und habe da mit diesem Flügel oder mit diesem Schirm ein bisschen was gemacht. Manöver geflogen oder so eine kleine Strecke, um zu schauen, wie der Gleitschirm so fliegt, wie er sich anfühlt. Das ist wahrscheinlich die einzige Ausnahme. Ja, ansonsten. Wenn ich dann einfach Strecken fliege, dann, wie gesagt, fliege ich so, als ob es die Kamera gar nicht gäbe.

[00:23:33] **Lucian Haas:** Von den vielen Videos, die du schon gemacht hast, welches ist aus deiner Sicht das Beste?

[00:23:40] **Dmitry Balabanov:** Na, das ist... Ich weiß gar nicht, wie ich die Frage beantworten kann. Das Beste, nach welchem Kriterium?

[00:23:46] **Lucian Haas:** Ja, für dich, wo du sagst, hey, irgendwie das Video, auf das bin ich besonders stolz. Sagen wir mal

[00:23:52] **Dmitry Balabanov:** so. Ja, schwer zu sagen. Ich denke, das Video über das Bassano -Dreieck ist wahrscheinlich das bekannteste von mir. Ich schätze das. Ich kriege auch richtig viel Feedback von den Leuten. Sie bedanken sich bei mir. Es ist richtig angenehm zu hören, hey, ich habe gestern dann das 100er -Dreieck versucht und es hat geklappt. Und diese Thermik, die du da im Video gezeigt hast, die hat mich gerettet. Danke, danke. Da bin ich richtig glücklich, sowas zu hören. Ansonsten habe ich noch ein weiteres Video über mein großes Spike -Boden -Dreieck. Einfach der Tag so perfekt und das hat alles so richtig gut funktioniert. Und am Abend bin ich noch, glaube ich, um 20 Uhr kurz vorm Sonnenuntergang im Ahnenteil irgendwo über den Gipfeln noch gekreist in der Thermik.

[00:24:40] Es war einfach so ein genialer Tag.

[00:24:44] **Lucian Haas:** Dein Bassano -Video ist, glaube ich, bisher das erfolgreichste. Da hast du, habe ich vorhin noch geguckt, fast 66.000 Aufrufe. Ist das etwas, was dich auch motiviert, dass du siehst, dieses Video ist besonders erfolgreich oder das nicht? Oder dass du auch schon mal enttäuscht bist, dass du siehst, hey, ein Video, da habe ich eigentlich viel Arbeit reingesteckt oder sonst was und das kommt jetzt nur auf 3000 Aufrufe und was habe ich falsch gemacht? Also machst du dir in der Hinsicht über deine Zielgruppe und wer guckt sich das an, Gedanken oder machst du die Videos letzten Endes für dich und freust dich, wenn es am Ende Erfolg hat?

[00:25:20] **Dmitry Balabanov:** Es ist schwierig, denn YouTube inzwischen auch die Algorithmen angepasst hat und die Algorithmen, die damals bei diesem Bassano -Video noch funktioniert, heutzutage nicht mehr funktionieren. Egal wie gut das Video ist, bekommt man richtig wenige Views, weil YouTube gerade aktuell auf Shorts den Fokus hat. Da sind eher diese kleinen kurzen Videos interessant für die Plattform. Deswegen schaue ich mir gar nicht auf diese Zahlen an oder die Views. Es ist auch richtig schwierig, in unserer kleinen Gleitschirmszene irgendwelche Views dann zu bekommen, vor allem bei den Videos, die ich mache. Die sind eher so, sage ich mal, langweilig, so in gewissem Maße, weil, ja, da erklärt irgendein Typ, wie man irgendwelche

[00:26:07] Ecken anpflegt und irgendwo Kreise macht und irgendwo anders nicht mehr. Naja, wer schaut sich sowas an? Nur ein bestimmter Kreis von den Leuten. Und deswegen denke ich, es ist schon, ja, unmöglich, irgendwelche tausende Views dann zu erzielen. Es ist überhaupt keine Motivation, kein Ziel und auch nicht die Ursache, warum ich das Ganze mache.

[00:26:28] **Lucian Haas:** Und was würdest du sagen, was ist so deine Zielgruppe für die Videos? Hast du da welche im Kopf, wo du sagst, für die mache ich das? Sind das eher die XC -Anfänger, die ein bisschen was lernen sollen? Oder für wen machst du die Videos so, von der Vorstellung her? Für

[00:26:43] **Dmitry Balabanov:** alle, die ein bisschen Interesse haben. Ja, ich denke, du hast schon recht. So eher vielleicht die Leute oder Piloten, die sich für die Streckenflüge erstmal interessieren, die etwas mehr fliegen wollen, als sie gerade jetzt schaffen. Da können sie vielleicht etwas lernen, wie man bestimmte dreieckige Strecken abfliegt. Wo gibt es da schwierige Stellen? Wo kann man ein bisschen aufpassen? Was sollte man aufpassen? Für die ganz erfahrenen Piloten bringen meine Videos wahrscheinlich, denn bringen sie überhaupt nichts, weil sie auch selber wissen, wie man bestimmte Sachen macht und schnell fliegt und so weiter. Das ist definitiv nicht die Zielgruppe. Ja, ich würde einfach sagen, so ein Otto, normaler Streckenpilot, der sich vielleicht etwas verbessern möchte oder was Neues lernen möchte, neue Strecken, neue Fluggebiete, das wäre wahrscheinlich meine Zielgruppe.

[00:27:35] **Lucian Haas:** Wenn du so intensiv deine Flüge selber nachschaust, weil wenn du sagst, okay, nach so einem Spaltboden -Dreieck muss ich mir nochmal 10 Stunden Flug, gucke ich mir irgendwie auch nochmal durch. Da hat man ja auch überhaupt erstmal die Zeit, sich vielleicht mit manchen Details etwas intensiver auseinanderzusetzen. Oder beispielsweise, man lässt vielleicht mal etwas ein bisschen im Zeitraffer ablaufen und sieht dann plötzlich im Zeitraffer etwas, was man beim langsamen Fliegen gar nicht gesehen hat. Nämlich die typische fix stehende Thermik, wo man immer sieht, hey, die Wolke, die ist da immer an derselben Stelle, wächst da immer weiter hoch oder sonst etwas. Und das kann man dann in so einem Zeitraffer dann relativ gut sehen, an welcher Stelle sowas ist. Würdest du sagen, dadurch, dass du so intensiv Videos machst, bist du auch mit zu dem Piloten geworden, der du heute bist?

[00:28:26] **Dmitry Balabanov:** Eine sehr interessante Frage. Da habe ich mir ehrlich gesagt keine Gedanken gemacht. Das kann ich auch tätigen, dass man bestimmte Sachen nur sieht, wenn das Video im Zeitraffer läuft.

[00:28:40] manche Sachen sehe ich im Flug einfach nicht, weil sie so lange ablaufen, also so langsam sind. Die Wolkenbewegungen oder verschiedene Veränderungen der Abschattungen und so weiter. Ich würde aber nicht sagen, dass ich daraus was gelernt habe, weil das alles irgendwie im Nachhinein passiert und dann später in einem echten Flug nochmal darauf, also auf die Idee zu kommen, dann darüber nachzudenken, aufpassen, vielleicht könnte sich dann so eine Situation entwickeln. Schwierig. Also ich bin wirklich kein super talentierter Pilot, ganz ehrlich gesagt. Ich bin ein autonomaler

[00:29:20] Streckenflieger. Ja, man dürfte von mir nicht so viel

[00:29:25] **Lucian Haas:** erwarten. Aber du bist ein Vielflieger. Also eine Erfahrung, die ich gemacht habe, wenn man beginnt, Sachen erklären zu wollen, anderen Leuten, wie etwas funktioniert und beispielsweise du erklärst, wie kann man in Bassano ein 120 Kilometer Dreieck fliegen oder so was, 100 Kilometer Dreieck fliegen, dann musst du ja Sachen gedanklich in gewisser Weise durchdringen und musst sagen, okay, ich habe eine gewisse Theorie, wie bestimmte Sachen funktionieren oder ich habe aus Gespräch mit anderen Piloten herausgefunden oder herausgehört, die und die Stellen funktionieren am besten oder um die Zeit fliegt man vielleicht die Flanke vor allem an, weil dann eben der Talwind so da draufsteht oder was auch immer. Glaubst du nicht, dass solche Sachen dadurch, dass man anfängt, wenn man sie erklären will, muss man sie auch gewissermaßen verstanden haben, dass man vielleicht beim nächsten Mal, wenn man an derselben Stelle ist, dann auch schon mit einem anderen System an die Sache herangeht, weil man sie einfach quasi gedanklich schon

[00:30:24] zumindest für sich ein Modell entwickelt hat. Man kann ja einfach drüber fliegen, es funktioniert, man findet die Thermik und freut sich und fliegt einfach weiter. Wenn man aber erklären will, warum gerade dort und sonst was, da muss man plötzlich sich ein systemisches Modell zurechtlegen, warum ist die Thermik genau da an der Stelle gewesen, wie und ach, sie ist wohl immer da, weil ich sehe, mit anderen Flügen passiert das auch immer das Gleiche, dass man mit einem Mal mehr von den Hintergründen versteht und dadurch vielleicht gerade so ein Video machen, das ist ja wie so eine Art sehr Aufwendiges, aber trotzdem so eine Art Debriefing, was du dann damit auch machst und wo du dann da dann sehr schnell wahrscheinlich für bestimmte Strecken oder sowas dann gewissermaßen zum Experten wirst.

[00:31:06] **Dmitry Balabanov:** Ja, ich muss mir wirklich selber Gedanken machen, ich kann dazu folgendes sagen, ich fliege immer nach Gefühl, ich habe jetzt kein richtiges System irgendwie zu

[00:31:18] schauen, wo wie was funktioniert, wie die Luft funktioniert, das läuft bei mir immer irgendwie im Flow, im Flug. Was ich aber gehört habe, da hat mir jemand gesagt, ich habe mir Gedanken gemacht, wie so ein Video von Paragliding Existories in meinem Fluggebiet aussehen würde und da hat sich jemand tatsächlich so ein Video im Kopf zusammengestellt und bestimmte Sachen entdeckt und das war für mich auch so ein Aha -Moment, ja, da machen sich Leute auch Gedanken und meine Videos motivieren wohl auch vielleicht mal die Fluggebiete besser zu verstehen, indem man sich so ein Video ausdenkt, wie bei mir auf dem Kanal.

[00:32:04] Das hat mich natürlich gefreut, aber ich selbst mache das irgendwie nicht. Also ich fliege irgendwie so, wie es bei mir gerade passt und wenn es nicht funktioniert, dann stehe ich am Boden. Wenn es gut läuft, dann entsteht eine lüchtige Existory daraus. Vielleicht

[00:32:20] **Lucian Haas:** bist du ja auch ein Systematiker, der gar nicht weiß, dass er Systematiker ist. Mag sein.

[00:32:26] Wenn ich es richtig weiß, bist du ja auch Programmierer. Ja, das stimmt. Ich bin in der Softwareentwicklung. In deinem nicht fliegenden Leben. Also da musst du ja auch... relativ systematisch vorgehen und nach bestimmten Regeln Sachen aufbauen und sonstiges was. Findet sich das auch in deinen Flügen wieder oder würdest du wirklich sagen, als Pilot bin ich ein anderer Mensch? Da bin ich bin ich halt der

[00:32:49] Bauchgefühlflieger nur.

[00:32:51] **Dmitry Balabanov:** Ja, in der Programmierung ist es alles richtig einfach. Es gibt eins, es gibt null und dann ist alles deterministisch. In der Luft sieht es doch ganz anders aus. Die Luft sehen wir nicht, die verhält sich irgendwie anders. Viele Sachen sind einfach nicht vorhersagbar. Wann die Wolke kommt, wann die Abschattung kommt, wie stark die Thermik sein wird, ob es da irgendwo ein Lee gibt oder nicht, ist ja nicht immer gesetzt. Und deswegen finde ich, dass so ein systematisches Vorgehen hier vielleicht ja gar nicht funktionieren würde. Zumindest habe ich da keine Anwendung davon gefunden und fliege, wie gesagt, einfach irgendwie nach Gefühl. Ich habe auch richtig oder ich lege richtig viel Wert eigentlich auf den

[00:33:35] Sicherheitsaspekten. Wenn mir irgendwas richtig nicht gefällt, dann fliege ich dort einfach nicht und breche den Flug ab oder fliege in eine andere Richtung oder sowas. Ich versuche ja gar nicht irgendwie das Ganze auszureizen und irgendwelche Systeme auszudenken, die dann auf die mathematische Art und Weise funktionieren würden.

[00:33:58] **Lucian Haas:** Was ist deine Motivation, wenn du fliegen gehst?

[00:34:02] **Dmitry Balabanov:** Das Fliegen selbst. Das ist eine richtig komplizierte Frage. Denn die stelle ich mir auch fast bei jedem Flug. Warum bist du jetzt wieder auf dem Stadtplatz? Was willst du jetzt machen? Du investierst ja ungeheuer viel Zeit. Du bist ja wirklich

[00:34:18] **Lucian Haas:** Vielflieger. Wie ich weiß, der Dimitri, der ist schon wieder unterwegs, der ist schon wieder nach Bassano gefahren oder sonst irgendwie was. Also jede freie Minute neben deiner Arbeit, soweit ich das mitkriege, verbringst du ja irgendwie rund ums Gleitschirmfliegen.

[00:34:32] **Dmitry Balabanov:** Nicht ganz.

[00:34:33] **Lucian Haas:** Wahrscheinlich entweder mit Fliegen oder mit Videos machen.

[00:34:36] **Dmitry Balabanov:** Ja, genau. Also in die Richtung geht es. Ich mag einfach dieses Gefühl, in der Luft zu sein und ich mag auch Streckenflüge als solcher. Ich muss ja dabei keine Rekorde aufstellen und irgendwie besonders weit, besonders schnell, besonders hoch sein. Mich reißt einfach dieser Zustand, in der Luft zu sein, eine Strecke zu fliegen in der Natur, ohne Motorgeräusche und mit den Adlernkreisen und so mit den Vögeln in Kolumbien, mit den Riesen. Mit so einem Riesenpulk von Vögeln zusammen zu kreisen. Das ist so ein Erlebnis, das ist einfach unheimlich schön.

[00:35:16] **Lucian Haas:** Was war denn dann deine Motivation, überhaupt mit dem Fliegen anzufangen? Also was hat dich dazu gebracht?

[00:35:22] **Dmitry Balabanov:** Das war, denke ich, ein purer Zufall. Ich bin ja nach Deutschland erst 2011 umgezogen und davor war ich richtig oft. Woher kommst du ursprünglich? Ich komme ursprünglich aus Russland, bin 2011 umgezogen, aber davor war ich schon oft in Deutschland unterwegs auf Dienstreisen. Und mit meinen Kollegen haben wir oft so Ausflüge gemacht, in die Berge oder nach Italien, einfach so einen Mietwagen am Wochenende genommen. Und dann irgendwo in den Alpen an einem Parkplatz habe ich mal nach oben geschaut und die Gleitschirmfliegen gesehen. Ich wusste gar nicht, dass das Gleitschirmfliegen sind und dass das Ding Gleitschirm heißt. Ich hatte keine Ahnung davon. Dann habe ich gedacht, wow, da kreisen sie dort in der Luft.

[00:36:07] Da braucht man bestimmt, mit dem Gleitschirm, mit dem Gleitschirm, mit dem Gleitschirm, mit dem Gleitschirm. Mindestens eine Million Dollar und vielleicht, man muss ein Leistungssportler sein und zehn Jahre lang trainieren. Und da hat man so eine Chance, da oben mit denen zu kreisen. Und sowas hat sich dann irgendwo im Hinterkopf bei mir platziert. Und nach dem Umzug nach Deutschland war der Gedanke plötzlich da, schau mal, was waren das eigentlich oder was haben die Leute da gemacht? Kurz gegoogelt und einfach entdeckt, dass man eigentlich gar keine, dass man eigentlich gar keine, dass man eigentlich gar keine, Voraussetzungen braucht für so einen kleinen Schnuppertag. Den habe ich direkt gebucht und am ersten Tag selbst geflogen. Ja, natürlich waren das ja zehn Sekunden von einem 50 -Meter -Hügel. Aber das hat mich dann so angesteckt, also sofort.

[00:36:57] Und dann dachte ich, oh, das mache ich jetzt. Und so hat es angefangen. Und seitdem bist du der ständige Flieger geworden? Ja, seitdem ist das mein einziges Hobby. Ich habe früher auch ein bisschen privat programmiert, Open Source. Ist mittlerweile alles irgendwie aufs Eis gelegt, weil ich einfach dafür keine Zeit mehr finde.

[00:37:20] **Lucian Haas:** Vermisst du das manchmal? Also stört es dich manchmal, dass das Fliegen einen solch großen Raum in deinem Leben einnimmt?

[00:37:27] **Dmitry Balabanov:** Nein, würde ich nicht sagen, dass es mich stört. Ich habe jetzt ja die Freiheit, dass ich ohne Frau, ohne Kinder richtig spontan entscheiden kann, was ich am Wochenende mache, wohin ich fahre. Wie lange ich fliege und wann ich zurückkomme. Na ja, mein Arbeitgeber ist nicht immer damit einverstanden. Aber zumindest diese große Freiheit habe ich noch. Und bisher bin ich noch nicht satt geworden, sage ich mal. Also ich will weiter fliegen. Bist

[00:37:56] **Lucian Haas:** du denn beim großen Streckenflug mal irgendwo so abgestanden an einer falschen Stelle, dass du eben nicht mehr zeitig zurückgekommen bist und dann am nächsten Tag dein Arbeitgeber sagen musste, ich kann nicht kommen, ich sitze noch irgendwo mitten in den Alpen fest?

[00:38:08] **Dmitry Balabanov:** Nein. Nein, das ist noch nicht passiert, aber ich bin schon mal richtig, richtig spät nach Hause gekommen, so weit nach Mitternacht, musste trotzdem am nächsten Tag arbeiten, aber das hat noch funktioniert.

[00:38:21] **Lucian Haas:** Als Pilot, was würdest du sagen, wie ehrgeizig bist du?

[00:38:26] **Dmitry Balabanov:** Ja, das ist so eine besondere Frage für mich. Ich habe richtig keine Motivation, irgendwelche Rekorde aufzustellen oder weißt du, der Beste, der Weitesten, der Höchsten zu sein. Auf der anderen Seite will ich auch nicht irgendwie der Schlechteste sein oder sofort absaufen oder so. Das ist so eine Balance zwischen Ehrgeiz und Vernunft, weiß ich nicht, also vielleicht sowas. Was sagt die Vernunft? Ja, die Vernunft sagt, dass ich einfach nicht talentiert genug bin, um Rekorde aufzustellen oder ich muss wirklich dann den Job kündigen und jeden Tag trainieren, also dann richtig viel, 1000 Stunden im Jahr fliegen, vielleicht auch dann funktioniert es.

[00:39:12] Bin ich aber noch nicht dazu bereit oder möchte ich eigentlich nicht machen, weil immer so diese Topleistung mit mehr Risiko verbunden ist und ich bin eher auf der vorsichtigen Seite immer und versuche, ich habe so auch mein eigenes Sicherheitsmanagement oder Risikomanagement, wo ich dann auch entscheide, wie ich fliege, wann ich fliege, wie lange ich fliege und so weiter. Deswegen denke ich, dass dieses Risikomanagement mit den ganzen Topleistungen einfach nicht kompatibel ist.

[00:39:42] **Lucian Haas:** Was gehört zu deinem Risikomanagement dazu, in der Form, dass es dich dann manchmal ausbremst, wo du sagen würdest, um richtig Leistung zu machen, da käme mein Risikomanagement mir quasi in die Quere?

[00:39:55] **Dmitry Balabanov:** Ja, das ist ja ganz einfach, ich verwende sehr oft dieses Schweizer Käse -Modell mit verschiedenen Schichten, also Risikoabwägung und Vermeidung der Risikosituationen und in Also Schweizer Käse

[00:40:10] **Lucian Haas:** -Modell nur, dass man das, dass die Leute sich

[00:40:12] **Dmitry Balabanov:** dann auch nicht so gut

[00:40:12] **Lucian Haas:** sich das richtig vorstellen können, es geht um einen Käse, der Löcher hat.

[00:40:16] **Dmitry Balabanov:** Ja, genau.

[00:40:16] **Lucian Haas:** Und wenn viele Scheiben hintereinander liegen, sollte man nicht durch ein Loch hindurch gucken können, durch alle Scheiben durch, also die verschiedensten Sicherheitsebenen, die da vielleicht sind, weil dann kann man da vielleicht in dieses Loch fallen und käme, wäre letzten Endes vielleicht nicht vorteilhaft für einen selber. Und nach dem Schweizer Käse -Modell sollte man halt eben möglichst wenig Löcher sehen, wo man irgendwo reinfallen kann.

[00:40:36] **Dmitry Balabanov:** Genau, richtig. Und diese einzelnen Käsescheiben, die können auch richtig ausbremsen. Zum Beispiel so eine Käsescheibe könnte sein, wenn es richtig turbulent wird, dann gehe ich aus dem Gas raus und fliege einfach mit den Bremsen in der Hand. Und dann bin ich langsamer, die anderen sind schon alle weg. Ich bin ein bisschen sicherer vielleicht, aber halt langsamer. Du könntest ja, ich meine,

[00:40:59] **Lucian Haas:** soviel ich weiß, fliegst du ja in Zweileiner. Ja. Und da kann man ja natürlich auch über die hinteren Tragegurte sehr schön steuern und sehr gut auch durch zumindest halbe Turbulenzen sich dann im Gas mal ein bisschen durchpflügen. Ja. Und da kann man ja natürlich auch über die hinteren Tragegurte sehr schön steuern und sehr gut auch durch zumindest halbe Turbulenzen sich dann im Gas mal ein bisschen durchpflügen. Machst du das auch oder bist du wirklich so ein, in Führungszeichen, vorsichtiger Flieger oder Schisser oder wie auch immer man es nennen wollte, der dann wirklich sagt, nee, sobald es ein bisschen stärker rumpelt, auch wenn ich da mal in Zweileiner fliege, ich gehe dann lieber aus dem Gas und mache auf Nummer sicher.

[00:41:31] **Dmitry Balabanov:** Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau oder Entscheidungsniveau deutlich geringer als bei den Top -Piloten. Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau deutlich geringer als bei den Top -Piloten. Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau deutlich geringer als bei den Top -Piloten.

[00:42:20] Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau

[00:42:26] **Lucian Haas:** deutlich geringer als bei den Top -Piloten. Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau deutlich geringer als bei den Top

[00:42:56] **Dmitry Balabanov:** -Piloten. Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau deutlich

[00:43:24] **Lucian Haas:** geringer als bei den Top -Piloten. Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau deutlich geringer als bei den Top -Piloten. Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau deutlich geringer als bei den Top -Piloten.

[00:44:14] **Dmitry Balabanov:** Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas. Allerdings ist mein Komfortniveau deutlich geringer als bei den Top -Piloten. Ja, ich fliege schon in der Turbulenz auch im Gas.

[00:44:50] Allerdings ist mein Komfortniveau deutlich geringer als bei den Top -Piloten. Ja, dann ärgere ich mich schon ein bisschen, aber ich verstehe auch, warum ich das mache und deswegen irgendwann klingt es, ja, so

[00:45:22] **Lucian Haas:** ist das Leben. Hast du dich beim Fliegen schon mal so stark geärgert, dass du gesagt hast, ich höre auf? Nicht beim

[00:45:29] **Dmitry Balabanov:** Fliegen, beim Landen, ja.

[00:45:31] **Lucian Haas:** Ja, okay.

[00:45:32] **Dmitry Balabanov:** Zu früh gelandet irgendwo. Genau, richtig. Das war 2023, da gab es so eine Phase, Frühjahr oder Sommer, wo ich glaube ich dreimal nacheinander, fast direkt nach dem Start, abgesoffen bin und die anderen sind so weit geflogen und hatten so schöne Flüge und das Wetter war gut und alles hat gepasst. Aber irgendwie habe ich dreimal nacheinander irgendwelche blöden Fehler gemacht und wirklich einmal gelandet, ja, okay, passiert zweimal, ah, wieder. Und das dritte Mal dachte ich, naja, jetzt okay, jetzt hast du alles verlernt, das geht gar nicht. Ich war kurz davor, alles zu verkaufen, beim DKV zu kündigen und zu sagen, nee, das geht so nicht weiter. Also wirklich so eine Mini -Depression. Ja, quasi. Ja, da haben mich aber meine Freunde unterstützt und gesagt, hey, das ist ja nur ein Zufall, alles gut.

[00:46:22] Und dann kam es wieder, doch, da konnte ich doch ein bisschen mehr fliegen und hat wieder alles gepasst.

[00:46:29] **Lucian Haas:** Bei deinen Videos zeigst du ja auch manchmal solche, ja nicht Unfälle, aber wie sagen wir, Missfälle oder solche nicht so erfolgreichen Flüge. Auch wo du immer sagst, ja, ich bin heute wieder früh abgestanden und ich wollte eigentlich 250 Kilometer fliegen und nach 15 Kilometer stand ich vom Stahlersattel auf. Schon wieder am Boden und so weiter. Welche Reaktionen bekommst du da drauf?

[00:46:52] **Dmitry Balabanov:** Verschiedene. Es gibt auch Piloten, die einfach sagen, ja, ich sehe, dass es auch den Guten so geht manchmal. Also die bezeichnen mich als einen guten Piloten. Und dann haben sie irgendwie auch eine Ruhe, dass es nicht nur den schlimmen Piloten in Anführungszeichen passiert, sondern auch den versörnten Piloten mit vielen Flugstunden. Mir. Es gibt auch Reaktionen, die da ärgern sich Leute einfach mit. Da irgendwie, die verstehen mich auch und sagen, hey, ich war auch in dieser Situation. Ich weiß, wie das so deprimierend ist, dass die anderen alles fliegen und du da sofort am Boden stehst.

[00:47:38] Das ist ein bisschen unterstützend. Und so ist dann die Community. Ich mag es wirklich dann, dass ich verschiedene Meinungen auch mitlesen darf in den Kommentaren. Auch in meiner Telegram -Gruppe. Da habe ich auch Piloten wirklich aus der ganzen Welt, aus dem Iran, Kanada, Großbritannien. Also da sind verschiedene Piloten, verschiedene Meinungen. Und das schätze ich auch, dass die Community so bunt ist. Ja, das ist richtig toll.

[00:48:03] **Lucian Haas:** Wie häufig bekommst du da auch gewissermaßen Hate -Kommentare oder so irgendwelches, wo du sagst, da habe ich jetzt eigentlich keine Lust drauf?

[00:48:12] **Dmitry Balabanov:** Naja, das gehört einfach zu gewissermaßen zum... Zum öffentlichen Dasein, wenn man irgendwas postet auf Social Media, muss man schon quasi fast davon ausgehen, dass es negative Kommentare geben

wird. Egal, ob man nur ein schönes Video zeigt, dann kommt jeder und sagt, ah, das ist wieder der mit dem schönen Hass. Oder wenn man irgendein Missgeschick zeigt, dann gibt es natürlich sofort auch ein bisschen Hass und Hetze. Ja, ich muss sagen, ich bin da ein bisschen dickhäutig sozusagen. Ich versuche das Ganze ja gar nicht irgendwie persönlich. Auf der anderen Seite ärgert es mich natürlich, wenn meine Intention, die ich mit dem Video eigentlich hatte, überhaupt entweder nicht verstanden wird oder vielleicht habe ich dann nicht ganz richtig das ganze Video platziert.

[00:49:01] Und dann kommt so eine Reaktion, die ich gar nicht erwartet habe. Und das ist dann immer so ein bisschen, naja, was machst du jetzt mit dem Video? Soll ich es dann löschen vielleicht, weil es überhaupt nicht verstanden wird? Oder soll ich dann mich irgendwie... In den Kommentaren rechtfertigen oder erklären, was ich da alles so gemeint habe? Schwierig, aber das gehört ganz normal zum Social Media, denke ich, egal

[00:49:27] **Lucian Haas:** was man da postet. Ja, ich habe jetzt im Frühjahr gesehen, da warst du auch wieder in Kolumbien unterwegs. Da hattest du auch auf Insta so kurze Reels gepostet, eins mal, wo du relativ knapp über eine Stromleitung drüber bist. Also ziemlich knapp, sage ich mal.

[00:49:45] Und wo ich mir auch vorgestellt habe... Es gibt sicherlich Leute, die dann sagen, ja, das postet der Typ nur, weil er damit jetzt quasi Views generieren will, weil das immer so kurz vor Absturz oder sonst was, er wird gegrillt an der Stromleitung oder so. Und deswegen postet er jetzt solche Videos, damit er damit Aufmerksamkeit erregt. Was sagst du dazu?

[00:50:09] **Dmitry Balabanov:** Ich glaube, solchen Kommentar gab es sogar unter diesem Video. Wenn ich mich denen nicht irre, muss ich noch nachschauen, aber vermutlich oder unter einem anderen Video. Das passiert tatsächlich regelmäßig. Ich kann aber sagen, das ist definitiv nicht die Intention, die ich habe, sondern ich bin der Meinung, dass man mit den Fehlern einfach offener umgehen soll. Also diese Problematik, wie wir beim Gleitschirmfliegen mit den Fehlern umgehen, mit den eigenen Fehlern und auch mit den Fehlern der anderen, die gefällt mir nicht so wirklich. Ich schaue mir immer so einen Kanal auf YouTube über... Verschiedene Flugunfälle in der großen Fliegerei. Da gibt es so einen Flugkapitän, der ist auch ein Ausbilder, glaube ich, bei irgendeiner Airline.

[00:50:58] Und da macht er akribische Analysen von verschiedenen Fällen, was passiert ist und warum und so. Und da gibt es kein einziges Wort, auch wenn der Pilot irgendwie total Banane war und alles falsch gemacht hat. Da ist wirklich der Fokus, was können wir alle daraus lernen? Oder was kann die Kommunikation? Oder was kann die Community daraus lernen? Und bei uns ist es irgendwie andersrum. Irgendein Missgeschick wird gepostet und dann gleich kommen Kommentare. Ah, der will wieder irgendwie mit Crash seine Views sammeln. Oder ah, der kann gar nicht fliegen. Oder ja, warum macht man das? Ja, das finde ich so ein bisschen schade. Ob wir das ändern können, weiß ich nicht. Warum meinst du, ist das so? Ja, wir können ja eigentlich oder wir dürfen das gar nicht vergleichen.

[00:51:45] Wir haben ja so diese professionelle Fliegerei. Die richtigen Piloten, die richtigen Piloten ausgebildet werden. Da haben sie ja auch richtiges Training. Wir machen ja unser Hobby einfach. Wir sind ganz, ganz verschiedene Menschen. Und das Gleitschirmpflegen ist für uns nur ein Hobby. Und für viele ist das ja gar keine richtige Beschäftigung. Wir machen irgendwas in der Natur. Und deswegen ist es für uns einfach so eine Art irgendwie, Unterhaltung eher. Wir nehmen das vielleicht nicht so ernst. Und ja, das ist wie man so irgendwie auf eine Bananenschale tritt und dann runterfällt und dann so mit dem Gleitschirm mal abgestürzt ist. Ja, so ein bisschen ähnlich irgendwie.

[00:52:32] **Lucian Haas:** Glaubst du denn, dass man das ändern könnte? Oder hast du eine Idee, wie man da hinkommen könnte, dass eine positive Fehlerkultur in der Gleitschirmfliegen irgendwie wachsen könnte?

[00:52:44] **Dmitry Balabanov:** Das ist eine schwierige Frage. Es gibt schon Bewegungen tatsächlich. Es gibt auch YouTube -Kanäle. Wo dann Leute verschiedene Unfälle auch analysieren und versuchen dann darzustellen, was wir alles daraus lernen können. Ja, aber die Szene ist richtig bunt. Da müssen wir alle irgendwie als eine große Community da mitmachen. Ich habe da wirklich noch keinen konkreten Vorschlag. Wenn wir jetzt anfangen, alle irgendwie unsere Fehler und Bloopers plötzlich zu posten, das wird, glaube ich, eher in die falsche Richtung laufen. Eher strukturiert vorgehen.

[00:53:20] **Lucian Haas:** Genau. Wonach entscheidest du, ob du jetzt irgendeinen Fehler, den du gemacht hast, dass du sagst, daraus mache ich jetzt ein Video, egal ob für YouTube oder ein Kurzvideo dann auf Insta oder sowas. Was ist für dich ein Fall, wo du sagst, ey, das ist ein Fehler, der lohnt sich zu posten, sage ich mal?

[00:53:38] **Dmitry Balabanov:** Ja, das muss irgendeinen Lerneffekt haben. Nur aus reiner Unterhaltung bringt das ja nichts. Aus jedem Geschehen sollten wir, wir ja was lernen. Und das ist so mein Kriterium. Kann man aus der Geschichte was lernen? Ja, gerne teilen. Wenn es ja lediglich nur irgendeine wirklich so eine komische Sache ist, die dann vielleicht durch irgendwelche unbekannten Faktoren oder nicht beeinflussbaren Faktoren dann passiert ist, ja, was kann man daraus lernen? Nichts. Ich habe ja eigentlich nicht so viele Sachen noch erlebt, wo ich sagen würde, ich würde das auf keinen Fall teilen. Denn, naja, also fast alles, was ich so miterlebt habe, das ist schon alles öffentlich irgendwie.

[00:54:24] **Lucian Haas:** Gibt es etwas, wo du sagen würdest, das würde ich eigentlich auf keinen Fall teilen? Zumindest als Video? Also wo du sagst, das zeige ich jetzt nicht?

[00:54:34] **Dmitry Balabanov:** Ja, also ich muss mir Gedanken machen, wie ich mit meinem letzten Retterwurf umgehe, was da genau ich davon teile und was eher nicht. Wie gesagt, das entscheide ich später. Aber da bin ich mir ein bisschen unsicher noch. Aber ansonsten, ja, kann ich jetzt wirklich kein anderes Beispiel finden.

[00:54:56] **Lucian Haas:** Du hast deinen YouTube -Kanal, du hast deinen Insta -Kanal und du hast diese Telegram -Gruppe, wo, glaube ich, auch knapp 400, 500 Leute da jetzt mittlerweile drin sind. Welche Funktion hat für dich diese Telegram -Gruppe? Was willst du damit erreichen?

[00:55:12] **Dmitry Balabanov:** Ja, fast 600 eigentlich schon. Ich habe die zuerst einfach gegründet, weil ich diese Kommentarfunktion auf YouTube ein bisschen sperrlich fand. Und wenn ich das so mache, dann finde ich, wenn mich jemand über irgendwas oder irgendwelche Fragen mir stellen wollte, dann fand ich es einfach irgendwie ungeschickt. Und dann habe ich gedacht, ja, mach mal so einen Telegram -Kanal. Da haben Leute so einen direkten Draht zu mir und können dann Fragen stellen über meine Videos oder Strecken oder andere Sachen, mein Equipment. Und so hat es dann angefangen. Zuerst waren das nur wenige Leute und immer wieder sind mehr und mehr Leute dazugekommen. Und mittlerweile gibt es auch ab und zu richtig interessante Diskussionen. Wie gesagt, es ist eine bunte Kommunikation. Es gibt eine Community aus vielen Ländern. Da werden verschiedene Sachen geteilt. Es sind auch relativ, sagen wir mal, Anfänger, in Anführungszeichen, also die nur erst in das Gleitschirmfliegen reinkommen.

[00:56:04] Es gibt auch viele Leute dabei, die auch lange dabei sind und gut fliegen. Meistens geht es natürlich um meine Geschichten, um meine Videos, aber auch ab und zu um verschiedene Themen rund ums Gleitschirmfliegen. Vielleicht Meinungen. Zu den Gleitschirmen, zu bestimmten Modellen oder zu den Fluggebieten und zum Wetter und so weiter. Aber du bist

[00:56:29] **Lucian Haas:** zumindest von den Leuten, die wahrscheinlich auf die Gruppe kommen, wirst du schon gewissermaßen als der Chef dieser Gruppe gesehen, schätze ich mal.

[00:56:39] **Dmitry Balabanov:** Ja, ich bin auch technisch gesagt der Chef, der Moderator. Natürlich, ja, schwer zu sagen. Also das ist schon eine Community. Ich glaube nicht, dass ich da irgendwie zu autoritär unterwegs bin. Nein. Wir sind alle gemeinsam da und besprechen bestimmte Sachen. Siehst du dich als Influencer?

[00:56:59] Naja, ehrlich gesagt nicht. Als Influencer muss ich dann irgendwie irgendwas influenzieren. Das mache ich ja gar nicht.

[00:57:06] **Lucian Haas:** Naja, wenn du sagst, Leute gucken deine Videos und die sagen dann nachher, du, ich habe mir dann vorgestellt, wie ich in meiner Gegend eine Strecke fliegen würde und habe mir das dann vorgestellt. Ich stelle mir das mal wie so ein Video vor, wie es der Dimitri machen würde. Hast du ihn ja schon beeinflusst. Also so gesehen bist du ja ein Influencer. Wenn es vielleicht nicht der Produkt -Placement -Influencer ist, aber zumindest der, sagen wir mal, Ideen -Placement -Influencer, dann schon.

[00:57:32] **Dmitry Balabanov:** Ja, das ist natürlich dann schön. Wenn ich wirklich dazu beitragen kann, dass Piloten besser oder schöner weiterfliegen können oder sicherer, ja, das ist ja richtig cool. Aber so eine Motivation oder so eine Zielsetzung, die habe ich nicht wirklich.

[00:57:48] **Lucian Haas:** Wo siehst du dich mit den XC -Stories in zwei Jahren?

[00:57:54] **Dmitry Balabanov:** Naja, ich würde auf jeden Fall... Ich würde auf jeden Fall noch meine 10 Terabyte leer machen, damit ich weitere Videos aufnehmen kann.

[00:58:03] Mehr Videos, mehr Geschichten aus dem Gleitschirmfliegen. Ja, Geschichten über schwierige Situationen. Ich hatte da viele Low -Saves zum Beispiel. Da ist noch immer noch in der Pipeline ein Video darüber.

[00:58:17] Ja, einfach die Geschichten weitermachen. So sehe ich mich in zwei Jahren.

[00:58:23] **Lucian Haas:** Welche Story würdest du... Also welche XC -Story ist so dein Traum, die du gerne mal erzählen würdest?

[00:58:32] **Dmitry Balabanov:** Ein Traum? Ja, ich würde wahrscheinlich doch mal irgendein riesengroßes Dreieck richtig sicher fliegen. Weiß ich nicht, 300 Kilometer oder sowas. Und dann einfach ein Video darüber machen. Das wäre richtig ein Traum, aber das ist ja kein Ziel. Ich weiß, dass ein richtig großes Dreieck auch eine harte Arbeit ist. Man muss richtig schnell fliegen. Auch an einem starken Tag, an einem turbulenten Tag. Das ist gar nicht einfach. Und das muss ich irgendwie mit meinem Risikomanagement vereinen. Das ist vielleicht gar nicht machbar für mich. Wäre aber trotzdem mein Traum.

[00:59:13] **Lucian Haas:** Das große, vielleicht mal 300 Kilometer -Grenze -Dreieck oder... Ich weiß nicht, kann man vom Speikboden aus 300 Kilometer fliegen?

[00:59:22] **Dmitry Balabanov:** Schwierig. Speikboden glaube ich schwierig. Die Grenze ist auch noch schwieriger für mich, weil ich meinen 30 Kilo... Rucksack da auf die Grenze schleppen muss.

[00:59:33] Ja, deswegen habe ich es zweimal am steilen Sattel probiert. Das ist ein bisschen weniger, um hochzulaufen. 400 Höhenmeter, wenn ich mich nicht irre. Ja, Grenze ist so ein richtig geiles Fluggebiet, aber für schwere Ausrüstung und für nicht so geübte High -Gun -Flyer wäre ich eher schwierig.

[00:59:55] **Lucian Haas:** Du musst halt am Vorabend langsam hochlaufen. Oben irgendwo bivakieren, um dann am nächsten Tag ausgeruht da starten zu können.

[01:00:05] **Dmitry Balabanov:** Ja, damit habe ich auch ein Problem irgendwie. Alle übernachten in den Zelten und in den Schlafsäcken. Ich brauche mir immer eine Unterkunft. Ich brauche ein großes Bett und eine warme Dusche.

[01:00:17] **Lucian Haas:** Okay, du bist der Gemütliche, der gerne risikoavers irgendwie unterwegs ist. Dann musst du halt vielleicht einfach bei den XC -Zielen dann doch etwas kleinere Brötchen machen. Aber vielleicht dich dann eben nicht drüber ärgern, wenn du dann die 20 Kilometer weniger geflogen hast als die anderen, sondern mehr darüber freuen, was du dann für tolle Videos dazu machen kannst.

[01:00:39] Dimitri, danke schön für das tolle Erzählen. Ich denke, dass einige Leute, die das jetzt vielleicht noch nicht kennen, gerne auf dem Kanal gucken werden. Also XC -Stories auf YouTube, da sind die langen Filme. XC -Stories auf Insta, da sind die kürzeren Filme zu finden. Und in der Telegram -Gruppe XC -Stories gibt es da noch schöne Diskussionen. Und ja, Austausch drumherum, was das Ganze betrifft. Dimitri, vielen Dank und ja, mach weiter mit der Arbeit. Die Filme sind wirklich toll anzugucken.

[01:01:08] **Dmitry Balabanov:** Vielen Dank, Lucian, für die Einladung. Hat mich auch gefreut. Ja, ich freue mich auf die nächsten Flüge, auf die nächsten Videos auch sowieso. Und vielleicht mal bis bald irgendwo auf irgendeinem Startplatz.

[01:01:23] **Lucian Haas:** Podz-Glidz ist der Podcast des Gleitschirmblogs Loglights. Dahinter steht keine große Redaktion, keine Anzeigenabteilung, sondern nur ich, Lucian Haas, als passionierter Gleitschirmflieger und freier Journalist. In Podcast und Blog bringe ich beides zusammen, um die Gleitschirmszene über alle möglichen Facetten dieses faszinierenden Sports und Hobbys auf dem Laufenden zu halten. Und das völlig werbefrei und ohne Bezahlschranke. Aus Rückmeldung meiner Hörer und Leser weiß ich, dass viele Loglights und Podz-Glidz als wichtige und unabhängige Infokanäle sehr schätzen. Vielleicht geht es dir ja auch so. Für mich ist beides nicht nur Passion,

sondern auch Tatsache. Das ist ein Teil meiner Lebensgrundlage. Leider habe ich noch nicht im Lotto gewonnen oder ein fettes Erbe auf dem Konto.

[01:02:07] Deshalb muss ich noch schauen, dass die Zeit, die ich hier hineinstecke, mit mehr als nur intrinsischen Spaß und freundlichen Worten honoriert wird. Und hier kommst du ins Spiel. Wenn du regelmäßig Podz-Glitz hörst und Loglights liest und davon profitierst, dann gib doch etwas zurück. Wie viel du mir als Förderer via PayPal oder Banküberweisung zukommen lässt, bleibt ganz dir überlassen. Infos und Links findest du auf der Seite www.Lu-Glitz.blogspot.com unter dem Punkt Förder. Das wär's für heute. Die nächste Episode von Podz-Glitz sollte dann wie üblich wieder in zwei Wochen erscheinen. Bis dahin geh doch mal selbst wieder in die Luft. Starte früh, lande spät, flieg weit.

[01:02:52] Vor allem aber, hab Spaß dabei. Bis bald, euer Lucian.

English

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

Show notes

Dmitry Balabanov films all his flights. From the most interesting experiences among them, he knits together educational, narrative videos

There are surely hundreds, if not even thousands, of paragliding pilots who document all their flights with a GoPro on their helmet or an Insta-360 camera on a stick. For many, it is a means to repeatedly put the unimaginable experience of flying before their eyes even on non-flying days. However, many of the resulting videos are rather profane for other viewers, especially if they only show hours of boring Soaring at a ridge or eternal circling in a weak thermal.

Videos then become valuable for others if they tell a story. Dmitry Balabanov, who lives in Munich, explained this for his videos on the Maxime. XC Stories is not only his Youtube channel, but also an account on Instagram and a Telegram group, in which he posts special moments of his flights captured on video and discusses with his followers what lessons can be drawn from them.

His most famous video is one in which he explains very vividly how to fly a 120 km triangle in Bassano. Dmitry invests dozens of hours in video editing, graphics, and voiceover in such projects. Recently, he also released a worthwhile analysis video of one of his rescue departures.

What drives him and why he does not see himself as a high-flyer, despite thousands of followers, that and more he tells in this episode 186 of Podz-Glitz.

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

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

Music for this episode:

Track: A Starry Message | Artist: Dan Lebowitz

Youtube Audio Library, <https://www.youtube.com/watch?v=jxCtCdQ07UQ>

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 Dmitry Balabanov

- Paragliding XC Stories on YouTube: <https://www.youtube.com/@xc-stories>
- XC Stories on Instagram: <https://www.instagram.com/xcstories>
- XC Stories Community on Telegram: <https://t.me/xcstories>

- Video Bassano 120 km: <https://youtu.be/VFh6jJqgS00>
- Video Retterabgang-Analyse: <https://www.youtube.com/watch?v=0MrXGMrFaSM>

Transcript

[00:00:04] **Dmitry Balabanov:** For me, the flight always comes first. So I turn on the camera and just fly as if the camera isn't even there. And then, upon landing, I just hit the button, okay, video recorded. And then I decide, okay, what happened during this flight? And that's how a story is born. That's why I also named my channel XC -Stories.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:41] Stories from the cosmos of paragliding. Today with... Dimitri Balabanov. And I am Lucian Haas. There are surely hundreds, if not thousands, of paragliders who document all their flights with a GoPro on their helmet or an Insta360 camera on a stick. For many, it's a way to keep the incredible experience of flying in front of their eyes even on days when they aren't flying. However, many of the resulting videos are rather mundane for other viewers. Especially if they only show hours of boring soaring at a ridge or endless circling in a weak thermal.

[00:01:26] Videos become valuable to others when they tell a story. Dimitri Balabanov, who lives in Munich, explained this to Maxime for his videos. XC-Stories is not only the name of his YouTube channel, but also an Instagram account and a Telegram group where he posts special moments from his flights captured on video, and discusses with his followers what lessons can be drawn from them. His most famous video is one in which he explains very clearly how to fly a 120-kilometer triangle in Bassano. Dimitri invests dozens of hours in video editing, graphics, and voiceovers for such projects. What drives him and why he doesn't see himself as a superstar despite having thousands of followers—he tells all that and more in this episode 186 of Podz-Glitz.

[00:02:19] By the way, I can only present these kinds of inspiring conversations because there are supporters who financially support my work on the podcast and blog. Join in. You can find out how on the Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:39] Dimitri, what did you learn from your last flight?

[00:02:44] **Dmitry Balabanov:** Oh, that's a big story. I actually learned a lot. I learn something new with every flight. Not just technically, but maybe also how to fly the route best, what my glider is capable of doing in the air. Yeah, so as I said, learning something new every flight. I can't say there's one specific flight that gave me the most or anything like that, but yeah.

[00:03:12] **Lucian Haas:** I read an interview with you where you said that you learn something new on every flight. But that's why I'm asking, what did you learn on your last one? Is there a particular story that stands out?

[00:03:23] **Dmitry Balabanov:** Yes, there actually is, because in my last flight I had to throw my savior out. Oh, I didn't know that now. But

[00:03:29] **Lucian Haas:** that's obviously a... What happened?

[00:03:33] **Dmitry Balabanov:** Yes, well, I learned how to throw the rescue. I did it for the first time. What happened? I was really high and probably there was some wind shear or a really turbulent situation that caused me to be unable to stop a really big front collapse. And then it opened asymmetrically with a twist, so with seven twists then, and I couldn't do anything anymore. Seven twists? Yes, exactly. Wow. And the glider then got into a sort of backfly rotation, like a gentle rotation, nothing serious, but I just couldn't untwist it. And the only thing left to do was to throw the rescue because the glider could no longer be brought under control. And that's what I did.

[00:04:16] **Lucian Haas:** Was that at a high altitude above ground, because you mentioned an inversion and shear. And that's common when you're very high up. That means you still had a long flight left in the reserve, roughly?

[00:04:25] **Dmitry Balabanov:** So, no. I tried to fight it a bit, of course. Yeah, I had a lot of altitude, more than 1000 meters above ground, when I took that huge collapse and then the twist. And then I tried to do something, to somehow twist out of it. But it didn't work. I actually managed to twist two rotations, but that was it. And then I lost a lot of

altitude. And the rescue went up to maybe 200 or 150 meters above ground, and then I flew the remaining meters on the rescue.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Oh, so you really struggled for a long time, from 1,000 meters down to 200 meters or something like that. Yeah. So, if you say you learned something from that, what's the lesson you've taken away?

[00:05:12] **Dmitry Balabanov:** Yeah, I actually wanted to—I haven't gotten around to it yet—I wanted to write a big report for myself. Everything that happened, why it happened? What did I look at? What did I do, what did the glider do? I have everything on video, I can really analyze every second of what happened, how I reacted, what was right, what wasn't right. And then, of course, I still have the day in my head and all that. So I'd first summarize all of that into a big report and then I'd draw conclusions on how to handle it going forward. What could those consequences be? Anything is possible. It depends on what summary I prepare beforehand. I might decide to choose a different glider because then I...

[00:05:59] to that conclusion, the gesture is too risky for me. Or maybe I can say, then I'll do SAV twice a year and not just once. I'll have to see.

[00:06:10] **Lucian Haas:** Did you land gently with the rescuer down there, or did you get slammed into the rocks? I had

[00:06:17] **Dmitry Balabanov:** pure luck.

[00:06:19] Two trees caught me. So the rescuer and the glider. And then I landed, basically, just 50 centimeters from the ground, soft as butter. A glider

[00:06:33] **Lucian Haas:** is it intact and the retter too? Or do you have to buy a new glider anyway and are now facing the decision? What happens next?

[00:06:39] **Dmitry Balabanov:** The glider only has a few small tears and the lines are all fine. They just need to be repacked.

[00:06:45] **Lucian Haas:** You just said the rescuers are all fine. Did you throw out several rescuers?

[00:06:49] **Dmitry Balabanov:** I threw two rescuers. The first one, unfortunately, didn't open because that rotation had pretty low sink rates. And then it just took a long time. That first rescuer kind of flew around me for a bit. It wouldn't open, and I didn't see any point in trying to deal with it to get it open right then. So I just threw the second rescuer directly. Do you always fly with two rescuers? Yes, I always fly with two rescuers.

[00:07:16] **Lucian Haas:** And is that a harness where they both sit under your butt? Or do you have a side rescuer under your butt and a front rescuer? Yes, both are left and right, so. And then you, I assume you're right-handed, pulled right first and then left, or how was that? Right, it was just like that. And when the second rescuer opened, did the first one maybe also open, because maybe some laypeople relieved the load or something?

[00:07:43] **Dmitry Balabanov:** No, the first one didn't come apart. It was sort of wrapped around me somehow, and I couldn't pull it apart anymore. I basically ended up with it in my hands, so to speak, with the first rescuer.

[00:07:59] Where was that? That was in Bassano. There

[00:08:02] **Lucian Haas:** Do you fly very often? Exactly. It's like your living room flight. I mean, you live in Munich, but someone once told me, if you want to know who's flown to Bassano the most in recent years, you should ask Dimitri.

[00:08:16] **Dmitry Balabanov:** Yes, I'm in Bassano often, often ten or more times a year when the weather is right. And I like flying to Bassano. It's only three and a half to four hours from Munich. It's worth it.

[00:08:29] **Lucian Haas:** And where in Bassano did you get caught by the wind shear?

[00:08:34] **Dmitry Balabanov:** That was the western turning point, far from Passubio, Monte Cagliano. Normally, I've actually never experienced such turbulent air in this corner before. And I also checked my IGC track—so, in that flight, I saw that in the upper area above 2,000 meters, the wind was coming more from the north. And down below, there was a lot of east wind. That's why I suspected it was exactly that wind shear between north and east. And maybe it was also a

bit föhn-like, turbulent up there, and everything just happened to come together in a bad way. You had

[00:09:11] **Lucian Haas:** but wasn't that on your glider? I mean, did you not know at all that there might be slight north foehn conditions?

[00:09:17] **Dmitry Balabanov:** Yeah, I did. I saw in the forecast that there was some north wind at altitude. But it was all within the green zone, let's say. Nothing extraordinary, no strong north foehn or anything like that. But the day was generally pretty turbulent from my perspective. Even at the beginning, I noticed it was already rocking quite a bit and the air was somehow so mobile, and we also had a lot of east wind. That's usually pretty unpleasant in Bassano when there's a lot of east wind.

[00:09:47] **Lucian Haas:** Because it's always tumbling along the edge like that, so you probably always have a lot of these stationary rotors that you constantly have to fly through.

[00:09:55] **Dmitry Balabanov:** Yeah, maybe so. But I also suspect that when there's this northern component, it basically pushes this wind from the east towards Bassano, and maybe the air is generally a bit cooler or drier. You said you had everything on

[00:10:12] **Lucian Haas:** Video. That means there will also be a detailed video about this rescue operation on your channel.

[00:10:21] **Dmitry Balabanov:** I haven't decided yet if I'll make a detailed video. As I said, I have to write my report first, then decide how to proceed, and after that, I'll decide what kind of video to make out of it. But there will probably be at least one summary of what happened, how it went down, and everything I did. But how detailed it will be, I don't know yet.

[00:10:44] **Lucian Haas:** Your channel, which some people might already know, but for those who don't, it's definitely worth checking out—it's called XC Stories. XC Stories. On YouTube, you're also present on Insta. You also have a Telegram group with the same name, XC Stories. But let's stick to the YouTube channel for now. Why did you actually start this channel?

[00:11:11] **Dmitry Balabanov:** That's a good question, and I probably don't have an answer for it myself yet. I actually studied engineering, specializing in multimedia, and I was already involved with video a bit back during my studies. I'd edit small video clips, record things, and I always enjoyed working on that. I had some idea, let's say, I'd learned a bit about how to do it. And when I started with the sport, with paragliding, it just developed naturally that I recorded my flights, just for myself. At first, I didn't want to do anything with them, just to watch for myself what I was doing in the air, what was happening around me, because at the beginning, of course, I was always preoccupied with myself.

[00:11:59] That's always a bit of a stress. And at some point, I made a little summary of my first flight trip to Norma. We only had one flight in a week, and I think I spent 40 minutes somewhere just sorting things out. I made a 20-minute, very boring video out of it where nothing happens, where I'm just moving the edge back and forth, to the right. And there were 20 views on YouTube, and then I thought, okay, that's it. Yeah, and I kept going a bit with these short summary videos. They weren't that interesting, but at some point in Bassano, I experienced an interesting story.

[00:12:45] I had to dig myself out somewhere deep at Caltrano after a crossing. It took me a lot of time and I tried so many things—the edge, the corner, and so on. And afterwards, everything worked. Then I could really gain height and finish my flight or my triangle. I also made a small video out of that, showing how I struggled and everything I did, with a few text comments. I'm flying here now because I think something could work here. If it doesn't work, then we'll try somewhere else. And this video suddenly got a bit

[00:13:21] found its audience. There were actually comments like, "Oh, interesting, keep going." Then I thought, okay, apparently there is interest in this, and that's how I started with the videos and it went from there. And now you're saying you have at

[00:13:35] **Lucian Haas:** you always have the camera with every one of your wings and it's always running.

[00:13:41] **Dmitry Balabanov:** Correct, exactly. I record all flights completely from takeoff to landing.

[00:13:46] **Lucian Haas:** And whether you make a film out of it or not, you decide that afterwards, or you say, okay, there was a special situation, I'll make a short clip for Insta out of that and pull out the two minutes or whatever?

[00:13:59] **Dmitry Balabanov:** Yeah, but my hard drive plays a part too, because I think I currently have 10 terabytes of footage and I have to do something with it. Otherwise, my SD cards are also all full. Yeah, so I actually try to make interesting parts or interesting stories out of it. Any "rule of thumb" or just some standard, run-of-the-mill flights—I actually delete those afterwards. Luckily, the camera doesn't make huge files for the entire flight; they're 30-minute segments, so I can just delete the files or the segments that aren't interesting and keep the important ones.

[00:14:43] **Lucian Haas:** But even so, 10 terabytes of just film and flight data that you have on there, that's already quite a lot.

[00:14:51] **Dmitry Balabanov:** Yeah, that's a lot, and that's not the biggest problem. If I have to or want to make something out of it, I have to experience the whole thing again and watch all those videos, and watching a 10-hour flight is already really exhausting. When I'm editing, I also have to choose an angle, what I want to show, maybe play around with the speed and so on. See what all happened. Not everything stays in your memory, and I have to say, that's a challenge.

[00:15:21] **Lucian Haas:** Do you really have to watch all those 10 hours again?

[00:15:25] **Dmitry Balabanov:** Not entirely, but a lot of it. Yeah, I can say, for example, for my video about the Spektholm Triangle, I probably spent 80 working hours in total on that, because I also had to look at a lot of things. Played around with the graphics a bit again, did research, and compiled different flights. That takes a real amount of time. You're filming with a 360

[00:15:50] **Lucian Haas:** -degree camera? Yes, exactly. That's probably even more work because then you also have to decide, okay, which image am I actually taking now? Do I want to take a wide shot where you can see the whole landscape, or do I just take a small section of it or something else? I mean, you have to make an incredible amount of decisions each time on how you're going to translate that visually.

[00:16:13] **Dmitry Balabanov:** Exactly, that's also the challenge. It's really about what do I want to show? And in a 360-degree video, everything is in there. I have to choose something from it. And that's not always easy either.

[00:16:28] **Lucian Haas:** 80 hours? Out of those 80 hours, what would you say is the part that... I mean, what takes up the most work?

[00:16:38] **Dmitry Balabanov:** That's tough. Yeah, first I had to gather all the information from the videos I had. The video is actually based on several flights. There's one main story from one flight, and I also suggested a few alternative versions for how to fly certain sections. I pulled those from the other videos. I had to go back and check those again. Of course, I had to analyze my flights again, look at where I flew where. And of course, all the graphic work. Working with the graphics takes a lot of time too. Different valley winds, thermals, airspaces, all sorts of things. It's all quite demanding.

[00:17:23] I'm not a graphics professional, of course. I do this as a hobby. So, a real pro who does this for a living would probably be a bit faster. But for me, it takes a bit more time.

[00:17:39] **Lucian Haas:** Graphics—if you look at your films, you really do, like you said, you draw in the valley wind, for example, or you circle some peaks in the video and say, "Here, you can fly there, but you have to arrive at the corresponding altitude and so on." Do you create a specific overlay for that with a graphics program, or how does that work?

[00:18:00] **Dmitry Balabanov:** I use two tools. One tool actually does the overlay stuff—all the flight data I show, like the speed, altitude, and so on. I use a separate tool for the entire flight, but the rest of the work I do in one tool. That's DaVinci Resolve Studio. It's a paid version, but the great thing about it is that this tool really has everything I need. I can process the audio, add the graphics, edit the video, adjust the color components, everything you can imagine. It's really like an almighty tool for every use case. I really like it. I looked for a long time, tried many tools—paid ones, free

open-source versions too—and I wasn't really happy with any of them, but that was really the first tool,

[00:18:56] which I really liked and then I just decided to buy it.

[00:19:01] **Lucian Haas:** If you're making a film like that now, especially about a 200-kilometer flight like the Speikboden one, where you explain all of that—I think it lasts almost 20 minutes or something—how you fly lengthwise, how you did it, what alternatives there are. How do you go about that? I mean, do you really make a kind of script beforehand where you actually write down, like you said earlier, your rescue, your departure? I want to write a report about it first, so you're basically writing a kind of flight report for yourself, where your key points were and so on, to then see how I can tell that as a story in the video.

[00:19:39] **Dmitry Balabanov:** Actually, every video of mine is scripted. I first write down everything I want to show in the video—like which images or which sections I want to focus on more—and I actually describe the most important moments I want to show in this video, and then it goes on. Then I pick out the videos that fit, so, yeah, for this Speichboden video, I actually wrote everything down: we fly like this, I have to tell that, I definitely have to mention this, but it's still kind of in my head. So there are only a few videos where I took a bit more information from other sources, like books, for example,

[00:20:26] like with the

[00:20:28] Möhl-Teilreieck, I had to ask a few friends for their opinions on that and look it up in books, but most of the videos I make are really just based on my own experience—the routes as I flew them.

[00:20:45] **Lucian Haas:** What's your motivation behind investing so much time into this, and ultimately so much time into the quality? Of course, it's nice to watch videos like these, but if you say 80 hours for one story, that's quite a number. Other people might say, then I'd rather go flying than make such extensive and elaborate videos.

[00:21:11] **Dmitry Balabanov:** I ask myself that question from time to time too. Why do I actually do this? The simplest answer is, it's just my hobby, well, part of my hobby. Most people, or many people, just fly, and I fly and make my videos about it. That's the only motivation, I think. It means you're not

[00:21:30] **Lucian Haas:** Gleitschirm-Blog, but you're a paraglider filmmaker?

[00:21:35] **Dmitry Balabanov:** Yes, I'm a pilot, I think. But also a pilot with a camera.

[00:21:42] **Lucian Haas:** Do you ever fly with a story in mind? Like, where you already know beforehand, okay, today I want to—I know I'm going to fly in Bassano or something, but I want to tell a specific story. So I fly and I lead this story? Or is it always the flights as they come, and you create the story you can tell from them afterwards?

[00:22:05] **Dmitry Balabanov:** Yeah, for me, I think it's quite the opposite of many people who make these kinds of videos. For me, the flight always comes first. I turn the camera on and just fly as if the camera isn't even there. I don't even pay attention to whether it's running or anything. I fly the way I fly. I enjoy my moments. I make my decisions, and then at landing, I just hit the button, okay, video recorded, and then I decide, okay, what happened during this flight? Was there anything interesting I could make a video about? Yes, no. And then a story emerges. That's why I also named my channel XC Stories, Paragliding XC Stories. Yeah, every flight is a story, and I make these stories out of them—it's nothing scripted, nothing prepared.

[00:22:55] **Lucian Haas:** So you've never planned a flight specifically for a video, but rather you say, no, flying is one thing and the video comes after.

[00:23:04] **Dmitry Balabanov:** Not exactly. I have a few videos where I test out certain gliders a bit. In those, of course, I explicitly turned on my camera and did some stuff with this wing or this glider. Flew some maneuvers or a short distance to see how the paraglider flies, how it feels. That's probably the only exception. Yeah, otherwise. When I'm just flying routes, then, as I said, I fly as if the camera didn't even exist.

[00:23:33] **Lucian Haas:** Out of all the videos you've already made, which one is the best in your opinion?

[00:23:40] **Dmitry Balabanov:** Well, that's... I don't even know how to answer that question. The best, by what criteria?

[00:23:46] **Lucian Haas:** Yeah, for you, where you say, hey, somehow this is the video I'm particularly proud of. Let's just say...

[00:23:52] **Dmitry Balabanov:** So. Yeah, it's hard to say. I think the video about the Bassano triangle is probably my most well-known one. I'd guess that. I also get a lot of feedback from people. They thank me. It's really nice to hear, "Hey, I tried the 100er triangle yesterday and it worked. And those thermals you showed in the video, they saved me. Thanks, thanks." I'm really happy to hear stuff like that. Otherwise, I have another video about my big Spike-Boden triangle. The day was just so perfect and everything worked out so well. And in the evening, I think around 8 p.m., just before sunset, I circled around the peaks somewhere in the duck part in the thermals.

[00:24:40] It was just such a brilliant day.

[00:24:44] **Lucian Haas:** I think your Bassano video is your most successful one so far. I just checked earlier, and it has almost 66,000 views. Is seeing that a video is particularly successful something that motivates you, or not? Or have you also been disappointed, seeing a video where you actually put in a lot of work or something, and it only gets 3,000 views and you wonder what you did wrong? So, do you think about your target audience and who's watching in that regard, or do you ultimately make the videos for yourself and just get happy if they're successful in the end?

[00:25:20] **Dmitry Balabanov:** It's difficult because YouTube has adjusted its algorithms by now, and the algorithms that worked back then for this Bassano video don't work anymore today. No matter how good the video is, you get really few views because YouTube is currently focusing on Shorts. Those small, short videos are more interesting for the platform. That's why I don't look at those numbers or the views at all. It's also really difficult to get any views in our small paraglider scene, especially with the videos I make. They are rather, let's say, boring to some extent because, well, some guy is explaining how to do some

[00:26:07] ...turns in, maintains some edges, makes circles somewhere, and doesn't anymore somewhere else. Well, who watches that? Only a specific circle of people. And that's why I think it's already, yeah, impossible to get thousands of views. It's not a motivation, not a goal, and not the reason why I do the whole thing.

[00:26:28] **Lucian Haas:** And what would you say, who is your target audience for the videos? Do you have anyone in mind, like, who am I doing this for? Is it more for the XC beginners who need to learn a bit? Or who do you make the videos for, in terms of your vision? For

[00:26:43] **Dmitry Balabanov:** everyone who has a bit of interest. Yes, I think you're right. Maybe more the people or pilots who are first interested in cross-country flights, who want to fly a bit more than they can manage right now. They can maybe learn something from it, like how to fly certain triangular routes. Where are the difficult spots? Where do you have to be a bit careful? What should you watch out for? For the very experienced pilots, my videos probably don't provide anything at all, because they already know how to do certain things themselves and fly fast and so on. That's definitely not the target group. Yes, I would just say a regular, average cross-country pilot who maybe wants to improve a bit or learn something new, new routes, new flight areas—that would probably be my target group.

[00:27:35] **Lucian Haas:** If you analyze your flights so intensively—because if you say, okay, after a triangular route like Spaltboden, I have to go through 10 hours of flight again—then you actually have the time to deal with some details a bit more intensely. Or, for example, you might let something run in time-lapse and suddenly see something in the time-lapse that you didn't see at all while flying slowly. Namely, the typical stationary thermals, where you always see, hey, that cloud is always in the same spot, it keeps growing upwards or something like that. And you can see relatively well in a time-lapse where that is. Would you say that by making such intensive videos, you also became the pilot you are today?

[00:28:26] **Dmitry Balabanov:** A very interesting question. To be honest, I haven't really thought about that. I can also confirm that you only see certain things when the video is running in time-lapse.

[00:28:40] I just don't see some things during the flight because they take so long, meaning they're so slow. The movement of the clouds or various changes in the shadows and so on. But I wouldn't say I've learned anything from that, because it all happens in hindsight, and then later on a real flight, to come up with that idea again, to think about it, to

pay attention, maybe that kind of situation could develop. It's difficult. So, honestly, I'm really not a super talented pilot. I'm an autonomous...

[00:29:20] long-haul pilot. Yeah, you shouldn't expect too much from me.

[00:29:25] **Lucian Haas:** expect. But you're a frequent flyer. So, one experience I've had is that when you start wanting to explain things to other people, like how something works—for example, if you explain how to fly a 120-kilometer triangle in Bassano or a 100-kilometer triangle—then you have to mentally grasp things in a certain way and say, okay, I have a certain theory on how specific things work, or I've found out from conversations with other pilots that this and that spot work best, or at this time, you probably fly the flank mostly because the valley wind is hitting it like that or whatever. Don't you think that because you have to sort of understand these things if you want to start explaining them, you might approach the matter with a different system next time you're in the same spot, because you've basically already grasped it mentally.

[00:30:24] ...developed a model for itself, at least. You can just fly over it, it works, you find the thermals, you're happy, and you just keep flying. But if you want to explain why right there and all that, you suddenly have to establish a systemic model—why was the thermal exactly in that spot, how, and oh, it's probably always there because I see the same thing happening with other flights. It's like suddenly understanding more of the background, and because of that, maybe making a video like that—it's like a kind of very elaborate, but still a kind of debriefing, which you then do with it, and where you then probably very quickly become sort of an expert for certain routes or something like that.

[00:31:06] **Dmitry Balabanov:** Yeah, I really have to think about it myself. I can say this: I always fly by feel; I don't really have a proper system for it.

[00:31:18] Look, see how what works, how the air works, it always happens in a flow for me, in flight. But what I heard, someone told me they thought about what a video of paragliding exits in my flight area would look like, and someone actually put together such a video in their head and discovered certain things, and that was an "aha" moment for me too—yeah, people do think about that, and my videos probably also help people understand the flight areas better sometimes by imagining a video like the ones on my channel.

[00:32:04] That made me happy, of course, but I don't really do that myself. I just fly however it feels right for me at the moment, and if it doesn't work, I stay on the ground. If it goes well, a great Existory comes out of it. Maybe

[00:32:20] **Lucian Haas:** you're a systematizer who doesn't even realize they're a systematizer. Maybe so.

[00:32:26] If I remember correctly, you're a programmer too. Yes, that's right. I'm in software development. In your non-flying life. So there you also have to... proceed relatively systematically and build things according to certain rules and whatnot. Does that also show up in your flights, or would you really say that as a pilot, I'm a different person? In that case, I'm just the...

[00:32:49] gut feeling pilot only.

[00:32:51] **Dmitry Balabanov:** Yeah, in programming, everything is straightforward. There's one, there's zero, and then everything is deterministic. In the air, it looks completely different. We can't see the air, and it behaves differently somehow. Many things are simply unpredictable. When the cloud comes, when the shading occurs, how strong the thermals will be, whether there's a lee somewhere or not—it's not always set. And that's why I think a systematic approach might not even work here. At least I haven't found any use for it, and as I said, I just fly by feel. I also really, or I actually place a lot of importance on the

[00:33:35] safety aspects. If something doesn't feel right to me, I just don't fly there and I abort the flight or fly in a different direction or something like that. I don't try to push the limits at all or come up with systems that would work in a mathematical way.

[00:33:58] **Lucian Haas:** What is your motivation when you go flying?

[00:34:02] **Dmitry Balabanov:** Flying itself. That's a really complicated question. Because I ask myself that almost every flight. Why are you back in the town square now? What do you want to do now? You invest an enormous amount

of time. You really are

[00:34:18] **Lucian Haas:** A frequent flyer. As far as I know, Dimitri is already out again, he's already driven to Bassano or something. So every free minute besides your work, as far as I can tell, you spend somehow revolving around paragliding.

[00:34:32] **Dmitry Balabanov:** Not exactly.

[00:34:33] **Lucian Haas:** Probably either with flying or with making videos.

[00:34:36] **Dmitry Balabanov:** Yeah, exactly. That's the direction it goes in. I just love that feeling of being in the air, and I also like long-distance flights as such. I don't have to set any records or be particularly far, fast, or high in any way. I'm just swept away by that state of being in the air, flying a route in nature, without engine noise, and with the eagles circling and all those birds in Colombia, with the giants. To circle together with such a huge flock of birds. That's such an experience, it's just incredibly beautiful.

[00:35:16] **Lucian Haas:** What was your motivation to start flying in the first place? I mean, what made you do it?

[00:35:22] **Dmitry Balabanov:** I think that was pure coincidence. I only moved to Germany in 2011, but before that, I was there quite often. Where are you originally from? I'm originally from Russia, I moved in 2011, but before that, I was in Germany a lot on business trips. And my colleagues and I often went on trips, to the mountains or to Italy, just taking a rental car for the weekend. And then somewhere in the Alps at a parking lot, I looked up once and saw paragliding. I didn't even know that it was paragliding and that the thing is called a paraglider. I had no idea about it. Then I thought, wow, they're circling there in the air.

[00:36:07] You probably need at least a million dollars with a paraglider, with a paraglider, with a paraglider, with a paraglider. And maybe you have to be an athlete and train for ten years. And then you get a chance to circle up there with them. And something like that just got lodged somewhere in the back of my mind. And after moving to Germany, the thought suddenly popped up: look, what were those actually, or what were people doing there? I did a quick Google search and just discovered that you don't actually need, that you don't actually need, that you don't actually need any requirements for a little introductory day. I booked it right away and flew myself on the first day. Yes, of course, it was only ten seconds from a 50-meter hill. But that just hooked me, like, immediately.

[00:36:57] And then I thought, oh, I'm doing this now. And that's how it started. And since then, have you become a constant flyer? Yes, since then it's been my only hobby. I used to do a bit of private programming, open source. But by now, everything has been put on hold somehow because I just can't find the time for it anymore.

[00:37:20] **Lucian Haas:** Do you ever miss that? I mean, does it ever bother you that flying takes up such a huge space in your life?

[00:37:27] **Dmitry Balabanov:** No, I wouldn't say it bothers me. I have the freedom now to decide really spontaneously what I do on the weekend, where I go, how long I fly, and when I come back, since I don't have a wife or kids. Well, my employer doesn't always agree with that. But at least I still have that great freedom. And so far, I haven't had my fill, let's put it that way. I want to keep flying. Are you

[00:37:56] **Lucian Haas:** did you ever get stranded in the wrong place during a long cross-country flight, so you didn't get back in time and had to tell your employer the next day, I can't come in, I'm still stuck somewhere in the middle of the Alps?

[00:38:08] **Dmitry Balabanov:** No. No, that hasn't happened yet, but I've come home really, really late before, like way past midnight, and still had to work the next day, but that worked out.

[00:38:21] **Lucian Haas:** As a pilot, how would you say, how ambitious are you?

[00:38:26] **Dmitry Balabanov:** Yeah, that's a special question for me. I really have no motivation to set any records or, you know, be the best, the furthest, or the highest. On the other hand, I don't want to be the worst or sink immediately or something. It's like a balance between ambition and reason, I don't know, maybe something like that. What does reason

say? Yeah, reason says that I'm simply not talented enough to set records, or I'd really have to quit my job and train every day—like, a lot, flying 1,000 hours a year—maybe then it would work.

[00:39:12] I'm just not ready for that yet, or I don't really want to do it, because top performance is always associated with more risk, and I'm always on the cautious side. I have my own safety management or risk management where I decide how I fly, when I fly, how long I fly, and so on. That's why I think this risk management is simply not compatible with all that top performance.

[00:39:42] **Lucian Haas:** What does your risk management involve, in the sense that it sometimes holds you back, where you'd say that to perform at your best, my risk management would basically get in your way?

[00:39:55] **Dmitry Balabanov:** Yes, that's quite simple; I very often use this Swiss cheese model with different layers, so risk assessment and avoiding risk situations, and in... so, Swiss cheese.

[00:40:10] **Lucian Haas:** -model, just so that people...

[00:40:12] **Dmitry Balabanov:** then not so well either

[00:40:12] **Lucian Haas:** to really imagine it, it's about a cheese that has holes.

[00:40:16] **Dmitry Balabanov:** Yes, exactly.

[00:40:16] **Lucian Haas:** And if there are many slices lined up, you shouldn't be able to see through a hole through all the slices—meaning, all the different layers of safety that might be there—because then you might fall into that hole, and ultimately, that wouldn't be advantageous for yourself. And according to the Swiss cheese model, you should see as few holes as possible where you could fall in somewhere.

[00:40:36] **Dmitry Balabanov:** Exactly, right. And these individual cheese slices can also really brake. For example, one cheese slice could be: if it gets really turbulent, I'll exit the gas and just fly with the brake in my hand. Then I'm slower, and the others are already all gone. I might be a bit safer, but just slower. You could, I mean,

[00:40:59] **Lucian Haas:** As far as I know, you fly in a two-liner. Yes. And of course, you can steer very nicely using the rear risers and also plow through at least some turbulence in the gas quite well. Do you do that too, or are you really such a, in quotes, cautious pilot or a chicken or whatever you want to call it, who then really says, no, as soon as it gets a bit bumpy, even if I'm flying in a two-liner, I'd rather get out of the gas and play it safe.

[00:41:31] **Dmitry Balabanov:** Yeah, I do fly in turbulence even in the gas. However, my comfort level or decision-making level is significantly lower than that of the top pilots. Yeah, I do fly in turbulence even in the gas. However, my comfort level is significantly lower than that of the top pilots. Yeah, I do fly in turbulence even in the gas. However, my comfort level is significantly lower than that of the top pilots.

[00:42:20] Yes, I can fly in turbulence and in the gas. However, my comfort level

[00:42:26] **Lucian Haas:** significantly lower than that of the top pilots. Yes, I do fly in turbulence and in the gas. However, my comfort level is significantly lower than that of the top

[00:42:56] **Dmitry Balabanov:** -pilots. Yes, I do fly in turbulence and in the gas. However, my comfort level is significantly

[00:43:24] **Lucian Haas:** lower than that of the top pilots. Yes, I do fly in turbulence and also in the gas. However, my comfort level is significantly lower than that of the top pilots. Yes, I do fly in turbulence and also in the gas. However, my comfort level is significantly lower than that of the top pilots.

[00:44:14] **Dmitry Balabanov:** Yes, I do fly in turbulence and also in the gas. However, my comfort level is significantly lower than that of the top pilots. Yes, I do fly in turbulence and also in the gas.

[00:44:50] However, my comfort level is significantly lower than that of the top pilots. Yeah, then I do get a bit annoyed, but I also understand why I'm doing it, and that's why at some point it sounds, yeah, like that

[00:45:22] **Lucian Haas:** is life. Have you ever been so annoyed while flying that you said, I'm quitting? Not during

[00:45:29] **Dmitry Balabanov:** flying, landing, yeah.

[00:45:31] **Lucian Haas:** Yeah, okay.

[00:45:32] **Dmitry Balabanov:** Landed too early somewhere. Exactly, right. That was in 2023, there was this phase, spring or summer, where I think I crashed three times in a row, almost right after takeoff, and the others flew so far and had such beautiful flights and the weather was good and everything was perfect. But somehow, three times in a row, I made some stupid mistakes and really landed once, yeah, okay, happens twice, ah, again. And the third time I thought, well, okay, now you've unlearned everything, this is impossible. I was on the verge of selling everything, canceling my DKV, and saying, no, it can't go on like this. So really, like a mini-depression. Yeah, pretty much. Yeah, but my friends supported me and said, hey, that's just a coincidence, everything's fine.

[00:46:22] And then it happened again, but I was able to fly a bit more and everything worked out again.

[00:46:29] **Lucian Haas:** In your videos, you also sometimes show, well, not accidents, but how should I put it, mishaps or those not-so-successful flights. Where you always say, yeah, I had to land early again today and I actually wanted to fly 250 kilometers, but after 15 kilometers I got up from the saddle. Back on the ground again, and so on. What kind of reactions do you get to that?

[00:46:52] **Dmitry Balabanov:** Different. There are also pilots who just say, yeah, I see that it happens to the good ones sometimes too. So they describe me as a good pilot. And then they also have some kind of peace of mind knowing that it doesn't only happen to the "bad" pilots, so to speak, but also to experienced pilots with many flight hours. Me. There are also reactions where people just get annoyed with it. Or some who understand me and say, hey, I was in that situation too. I know how depressing it is when everyone else is flying and you're immediately on the ground.

[00:47:38] It's a bit supportive. And that's how the community is. I really like being able to read different opinions in the comments. Also in my Telegram group. I have pilots from all over the world there, from Iran, Canada, Great Britain. So there are different pilots, different opinions. And I appreciate that the community is so diverse. Yeah, that's really great.

[00:48:03] **Lucian Haas:** How often do you get hate comments or something like that where you're just like, I really don't feel like dealing with this right now?

[00:48:12] **Dmitry Balabanov:** Well, that's just part of... of public life, I guess. If you post something on social media, you almost have to assume there will be negative comments. Regardless of whether you're just showing a nice video, someone will come along and say, "Oh, there's that guy with the nice hate again." Or if you show some kind of mishap, then of course there's immediately some hate and vitriol. Yeah, I have to say, I'm a bit thick-skinned, so to speak. I don't try to take it personally at all. On the other hand, of course it annoys me when my intention with the video isn't understood at all, or maybe I just didn't place the whole video quite right.

[00:49:01] And then you get a reaction that I didn't expect at all. And it's always a bit like, well, what do you do with the video now? Should I delete it maybe, because it's not being understood at all? Or should I somehow... justify myself in the comments or explain what I actually meant? It's difficult, but I think it's just a normal part of social media, regardless.

[00:49:27] **Lucian Haas:** what you post. Yeah, I saw this spring, you were out in Colombia again. You posted some short Reels on Insta too, one of them where you go relatively close over a power line. Like, pretty close, I'd say.

[00:49:45] And I also imagined... there are certainly people who would say, yeah, that guy is only posting that because he wants to generate views now, because it's always just before a crash or something, he gets grilled by a power line or whatever. And that's why he's posting these kinds of videos, to get attention. What do you say to that?

[00:50:09] **Dmitry Balabanov:** I think there were even comments like that under this video. If I'm not mistaken—I'll have to double-check—but probably under this one or another video. It actually happens regularly. But I can say, that is definitely not my intention; rather, I'm of the opinion that we should just be more open about mistakes. So, this issue of how we deal with mistakes in paragliding, with our own mistakes and also with the mistakes of others, I don't really like

that. I always watch this channel on YouTube about... various aviation accidents in commercial aviation. There's a captain there who is also an instructor, I think, for some airline.

[00:50:58] And he does meticulous analyses of different cases, what happened and why and so on. And there isn't a single word, even if the pilot was somehow totally bananas and did everything wrong. The real focus there is: what can we all learn from this? Or what can the communication learn? Or what can the community learn from this? But with us, it's somehow the other way around. Some mishap gets posted and then the comments come in immediately. Ah, he wants to collect views with his crash again. Or ah, he can't fly at all. Or yeah, why do you do that? Yeah, I find that a bit of a shame. I don't know if we can change that. Why do you think it's like that? Yeah, we actually can't—or we're not even allowed to—compare them at all.

[00:51:45] We have this professional flying side. The right pilots, the right pilots are trained. They have proper training. We're just doing our hobby. We are very, very different people. And paragliding is just a hobby for us. And for many, it's not even a real occupation. We do something in nature. And because of that, for us it's just sort of, like, entertainment, more so. We might not take it so seriously. And yeah, it's like how you somehow step on a banana peel and then fall down and then, like, crashed with the paraglider. Yeah, it's sort of similar, somehow.

[00:52:32] **Lucian Haas:** Do you think that could be changed? Or do you have an idea of how we could get to a point where a positive culture of learning from mistakes could somehow grow in paragliding?

[00:52:44] **Dmitry Balabanov:** That's a difficult question. There are actually some movements. There are also YouTube channels where people analyze different accidents and try to show what we can all learn from them. Yes, but the scene is really diverse. We all have to participate somehow as one big community. I don't really have a concrete proposal yet. If we suddenly start posting all our mistakes and bloopers, I think that would go in the wrong direction. It's better to proceed in a more structured way.

[00:53:20] **Lucian Haas:** Exactly. How do you decide whether a mistake you've made is worth making into a video, whether for YouTube or a short video on Insta or something? What is a case for you where you'd say, "Hey, that's a mistake worth posting," so to speak?

[00:53:38] **Dmitry Balabanov:** Yes, it has to have some kind of learning effect. Just for pure entertainment, it doesn't really do anything. We should be able to learn something from every occurrence. And that's my criterion. Can you learn something from the story? Yes, I'm happy to share it. If it's just some really weird thing that happened due to some unknown or uncontrollable factors, well, what can you learn from that? Nothing. I haven't actually experienced many things where I'd say I definitely wouldn't share it. Because, well, almost everything I've experienced is already somehow public.

[00:54:24] **Lucian Haas:** Is there anything you would say you definitely wouldn't share? At least as a video? Like, where you'd say, I'm not showing that now?

[00:54:34] **Dmitry Balabanov:** Yeah, well, I have to think about how to handle my last rescue attempt—what exactly I'll share from it and what I won't. Like I said, I'll decide that later. I'm still a bit unsure about that. But other than that, yeah, I really can't think of any other examples.

[00:54:56] **Lucian Haas:** You have your YouTube channel, your Insta channel, and then this Telegram group, which I think has nearly 400, 500 people in it now. What function does this Telegram group serve for you? What do you want to achieve with it?

[00:55:12] **Dmitry Balabanov:** Yeah, almost 600 actually. I first just started it because I found the comment section on YouTube a bit clunky. And when I did it that way, I felt that if someone wanted to ask me about something or some questions, it was just somehow awkward. And then I thought, yeah, let's make a Telegram channel. There, people have a direct line to me and can then ask questions about my videos or routes or other things, my equipment. And that's how it started. At first, there were only a few people and more and more people joined over and over. And now there are also really interesting discussions from time to time. Like I said, it's a diverse communication. There's a community from many countries. Different things are shared there. There are also relatively, let's say, beginners, in quotation marks, so

those who are just getting into paragliding.

[00:56:04] There are also many people in there who have been around for a long time and fly well. Mostly, it's about my stories and my videos, of course, but also occasionally about various topics surrounding paragliding. Maybe opinions. On paragliders, on specific models, or on flight sites and the weather and so on. But you are

[00:56:29] **Lucian Haas:** at least by the people who probably join the group, you're sort of seen as the boss of this group, I guess.

[00:56:39] **Dmitry Balabanov:** Yeah, technically I am the boss, the moderator. Of course, yeah, it's hard to say. It is a community, though. I don't think I act in any authoritarian way. No. We're all there together and discuss certain things. Do you see yourself as an influencer?

[00:56:59] Well, honestly, not really. As an influencer, you have to influence something somehow. I don't do that at all.

[00:57:06] **Lucian Haas:** Well, if you say people watch your videos and then say, "Hey, I imagined how I'd fly a route in my area and visualized it," like, "I'm imagining what a video of how Dimitri would do it would look like." So you've already influenced him. In that sense, you are an influencer. Even if you're not the product-placement influencer, you're at least, let's say, the idea-placement influencer.

[00:57:32] **Dmitry Balabanov:** Yeah, that's obviously nice. If I can really contribute to pilots being able to fly better, further, or safer, yeah, that's really cool. But I don't really have a specific motivation or goal like that.

[00:57:48] **Lucian Haas:** Where do you see yourself with the XC stories in two years?

[00:57:54] **Dmitry Balabanov:** Well, I would definitely... I would definitely clear out my remaining 10 terabytes so that I can record more videos.

[00:58:03] More videos, more stories from paragliding. Yes, stories about difficult situations. I had many low-saves, for example. There's still a video about that in the pipeline.

[00:58:17] Yeah, just keep telling the stories. That's how I see myself in two years.

[00:58:23] **Lucian Haas:** Which story would you... I mean, which XC story is your dream that you'd like to tell one day?

[00:58:32] **Dmitry Balabanov:** A dream? Yeah, I'd probably like to fly some huge triangle really safely at some point. I don't know, 300 kilometers or something. And then just make a video about it. That would be a real dream, but it's not a goal. I know that a really big triangle is also hard work. You have to fly really fast. Even on a strong day, on a turbulent day. It's not easy at all. And I have to somehow reconcile that with my risk management. It might not even be doable for me. But it would still be my dream.

[00:59:13] **Lucian Haas:** The big one, maybe 300 kilometers - border - triangle or... I don't know, can you fly 300 kilometers from Speikboden?

[00:59:22] **Dmitry Balabanov:** Difficult. I think Speikboden is difficult. The border is even harder for me because I have to haul my 30-kilo... backpack up to the border.

[00:59:33] Yeah, that's why I tried it twice at the steep saddle. That's a bit less to hike up. 400 meters of elevation, if I'm not mistaken. Yeah, the border is such an awesome flight area, but for heavy gear and for high-gun flyers who aren't that experienced, I'd say it's rather difficult.

[00:59:55] **Lucian Haas:** You just have to hike up slowly the night before. Bivouac somewhere at the top so you can start the next day well-rested.

[01:00:05] **Dmitry Balabanov:** Yeah, I have a bit of a problem with that too. Everyone stays in tents and sleeping bags. I always need accommodation. I need a big bed and a hot shower.

[01:00:17] **Lucian Haas:** Okay, you're the comfortable one who prefers to avoid risks. Then maybe you just have to settle for smaller goals on the XC routes. But maybe don't get upset if you flew 20 kilometers less than the others, but instead be more happy about what great videos you can make out of it.

[01:00:39] Dimitri, thanks a lot for the great storytelling. I think that some people who might not know about this yet will enjoy watching the channel. So, XC Stories on YouTube has the long films. XC Stories on Insta is where you can find the shorter ones. And in the XC Stories Telegram group, there are some great discussions. And yeah, exchange about everything related to it. Dimitri, thanks a lot and yeah, keep up the good work. The films are really great to watch.

[01:01:08] **Dmitry Balabanov:** Thanks a lot, Lucian, for the invitation. I was happy to be here too. Yeah, I'm looking forward to the next flights, and the next videos as well. And maybe see you soon somewhere at a launch site.

[01:01:23] **Lucian Haas:** Podz-Gludz is the podcast of the paraglider blog Loglights. Behind it, there is no large editorial team or advertising department, just me, Lucian Haas, as a passionate paraglider and freelance journalist. In the podcast and the blog, I combine both to keep the paragliding scene up to date on all the possible facets of this fascinating sport and hobby. And that's completely ad-free and without any paywall. From the feedback of my listeners and readers, I know that many value Loglights and Podz-Gludz as important and independent information channels. Maybe you feel the same way. For me, both are not just a passion, but also a fact. It is part of my livelihood. Unfortunately, I haven't won the lottery yet or have a fat inheritance in my account.

[01:02:07] That's why I have to make sure that the time I put into this is rewarded with more than just intrinsic fun and kind words. And that's where you come in. If you regularly listen to Podz-Gludz and read Loglights and benefit from it, then please give something back. How much you send me as a supporter via PayPal or bank transfer is entirely up to you. You can find info and links on the site www.Lu-Gludz.blogspot.com under the "Förder" section. That's all for today. The next episode of Podz-Gludz should appear in two weeks as usual. Until then, go get up in the air yourself. Start early, land late, fly far.

[01:02:52] But above all, have fun with it. See you soon, your Lucian.

Français

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

Show notes

Dmitry Balabanov filme tous ses vols. À partir des expériences les plus intéressantes, il tricote des vidéos instructives et narratives.

Il y a sûrement des centaines, voire des milliers de pilotes de parapente qui documentent tous leurs vols avec une GoPro sur le casque ou une caméra Insta-360 sur une perche. Pour beaucoup, c'est un moyen de se remettre souvent en tête l'incroyable expérience du vol, même les jours sans vol. Cependant, beaucoup des vidéos ainsi produites sont plutôt profanes pour d'autres spectateurs, surtout lorsqu'elles ne montrent que des heures de boring Soaring sur une crête ou des virages éternels dans une faible brise.

Les vidéos deviennent alors précieuses pour les autres lorsqu'elles racontent une histoire. Dmitry Balabanov, qui vit à Munich, l'a expliqué pour ses vidéos sur Maxime. XC Stories est non seulement le nom de sa chaîne Youtube, mais aussi d'un compte sur Instagram et d'un groupe Telegram, où il publie des moments particuliers capturés en vidéo lors de ses vols et discute avec ses abonnés des leçons que l'on peut en tirer.

Sa vidéo la plus connue est celle dans laquelle il explique de manière très concrète comment voler un triangle de 120 km à Bassano. Dmitry investit des dizaines d'heures en montage vidéo, en graphismes et en post-synchronisation dans de tels projets. Récemment, il a également publié une vidéo d'analyse très intéressante d'un de ses départs de sauvetage.

Ce qui le motive et pourquoi il ne se voit pas comme un crack, malgré des milliers de followers, il en parle ainsi et plus encore dans cet épisode 186 de Podz-Glitz.

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glitz et le blog Lu-Glitz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous : <https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique de cet épisode :

Piste : A Starry Message | Artiste : Dan Lebowitz

Bibliothèque audio YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=jxCtCdQ07UQ>

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/0029VaBVs05CHDynzdlJIU34>
- 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 Dmitry Balabanov

- Paragliding XC Stories sur YouTube : <https://www.youtube.com/@xc-stories>
- XC Stories sur Instagram : <https://www.instagram.com/xcstories>

- XC Stories Community sur Telegram : <https://t.me/xcstories>
- Vidéo Bassano 120 km : <https://youtu.be/VFh6jJqgS00>
- Analyse du départ de Retter en vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=0MrXGMrFaSM>

Transcript

[00:00:04] **Dmitry Balabanov:** Pour moi, c'est toujours le vol en premier. Alors, j'allume la caméra et je vole tout simplement, comme si la caméra n'existait même pas. Et puis, à l'atterrissage, j'appuie juste sur le bouton, d'accord, vidéo enregistrée. Et ensuite je décide : d'accord, qu'est-ce qu'il s'est passé pendant ce vol ? Et là, une histoire se crée. C'est pour ça que j'ai aussi appelé ma chaîne XC -Stories.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:41] Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec... Dimitri Balabanov. Et je suis Lucian Haas. Il y a sûrement des centaines, sinon des milliers de pilotes de parapente qui documentent tous leurs vols avec une GoPro sur le casque ou une caméra Insta-360 sur une perche. Pour beaucoup, c'est un moyen de se remettre souvent en tête l'expérience incroyable du vol, même les jours où ils ne volent pas. Cependant, beaucoup des vidéos qui en résultent sont plutôt banales pour les autres spectateurs. Surtout quand elles ne montrent que des heures de soaring ennuyeux sur une crête ou des virages éternels dans un thermique faible.

[00:01:26] Les vidéos deviennent précieuses pour les autres lorsqu'elles racontent une histoire. Dimitri Balabanov, qui vit à Munich, a expliqué cela pour ses vidéos intitulées Maxime XC-Stories. C'est non seulement le nom de sa chaîne YouTube, mais aussi d'un compte Instagram et d'un groupe Telegram où il publie des moments particuliers de ses vols capturés en vidéo, et discute avec ses abonnés des leçons que l'on peut en tirer. Sa vidéo la plus connue est celle dans laquelle il explique très concrètement comment voler un triangle de 120 kilomètres à Bassano. Dimitri investit des dizaines d'heures en montage vidéo, en graphismes et en voix off pour de tels projets. Ce qui le motive et pourquoi il ne se considère pas comme un pilote d'élite malgré ses milliers d'abonnés, il en parle et bien plus encore dans cet épisode 186 de Podz-Glidz.

[00:02:19] D'ailleurs, je ne peux vous présenter de telles discussions stimulantes que parce qu'il y a des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoignez-nous. Pour savoir comment faire, rendez-vous sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, sur la page "Fördern".

[00:02:39] Dimitri, qu'est-ce que tu as appris lors de ton dernier vol ?

[00:02:44] **Dmitry Balabanov:** Oh, c'est une grande histoire. J'ai en fait appris énormément de choses. J'apprends quelque chose à chaque vol. Pas seulement sur le plan technique, mais aussi peut-être sur la meilleure façon de parcourir la distance, sur tout ce que mon aile peut faire en l'air. Oui, donc comme je l'ai dit, j'apprends quelque chose de nouveau à chaque vol. Je ne peux pas dire qu'il y a un vol spécifique qui m'a le plus apporté ou quelque chose comme ça, mais oui.

[00:03:12] **Lucian Haas:** J'ai lu une interview de toi où tu disais qu'on apprend quelque chose à chaque vol. Mais c'est pour ça que je pose la question : qu'est-ce que tu as appris lors de ton dernier vol ? Est-ce qu'il y a une histoire qui sort du lot ?

[00:03:23] **Dmitry Balabanov:** Oui, il y en a effectivement une, parce que lors de mon dernier vol, j'ai dû jeter mon sauveteur. Oh, je ne savais pas ça. Mais

[00:03:29] **Lucian Haas:** c'est évidemment un... Qu'est-ce qui s'est passé ?

[00:03:33] **Dmitry Balabanov:** Oui, alors j'ai appris comment lancer le secours. C'est la première fois que je l'ai fait. Qu'est-ce qui s'est passé ? J'étais vraiment haut et il y a probablement eu des cisaillements de vent ou une situation vraiment turbulente qui a fait que je n'ai pas pu arrêter une fermeture frontale vraiment importante. Et elle s'est ouverte de manière asymétrique avec un twist, donc avec sept twists à ce moment-là, et je n'ai plus pu rien faire. Sept twists ? Oui, exactement. Waouh. Et l'aile est alors tombée dans une rotation de type backfly, une rotation douce, rien de grave, mais je n'ai tout simplement pas pu la détourner. Et la seule chose qu'il me restait à faire, c'était de lancer le secours parce

que l'aile ne pouvait plus être contrôlée. Et c'est ce que j'ai fait.

[00:04:16] **Lucian Haas:** C'était à haute altitude, parce que tu as parlé d'une inversion et de cisaillement. Et ça arrive souvent quand on est très haut. Ça veut dire que tu avais encore un long vol devant toi, environ ?

[00:04:25] **Dmitry Balabanov:** Alors, non. J'ai bien essayé de lutter un peu, oui. Enfin, j'avais vraiment beaucoup d'altitude, plus de 1000 mètres au-dessus du sol, quand j'ai pris cette énorme fermeture et ensuite le twist. Et j'ai essayé de faire quelque chose, d'une manière ou d'une autre de pivoter. Mais ça n'a pas marché. J'ai pu faire effectivement deux tours, mais c'était la fin. Et là, j'ai perdu énormément d'altitude. Et le rétracteur est monté à peut-être 200 ou 150 mètres au-dessus du sol, et j'ai fait le reste des mètres en volant sur le rétracteur.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Oh, alors tu as vraiment galéré longtemps, de 1000 mètres à 200 mètres ou quelque chose comme ça. Oui. Du coup, si tu dis que tu as appris quelque chose, quelle est la leçon que tu en as tirée ?

[00:05:12] **Dmitry Balabanov:** Oui, je voulais en fait, je n'y suis pas encore arrivé, je voulais m'écrire un long rapport à moi-même. Tout ce qui s'est passé, pourquoi c'est arrivé ? Qu'est-ce que j'ai regardé ? Qu'est-ce que j'ai fait, qu'est-ce que l'aile a fait. J'ai tout en vidéo, je peux vraiment analyser chaque seconde de ce qui s'est passé, comment j'ai réagi, ce qui était juste, ce qui ne l'était pas. Et puis, bien sûr, j'ai toujours en tête comment était la journée et tout ça. Alors, je vais d'abord résumer tout ça dans un grand rapport et après je tirerai les conclusions sur la façon dont je vais gérer ça à l'avenir. Quelles pourraient être ces conséquences ? Tout est possible. Ça dépend du résumé que je vais préparer à l'avance. Je pourrais peut-être décider de choisir une autre aile, parce que là...

[00:05:59] à cette conclusion, le geste est trop risqué pour moi. Ou peut-être que je peux dire que je ferai deux SAV par an et pas un seul. Je dois voir.

[00:06:10] **Lucian Haas:** Tu es bien atterri avec le sauveteur en bas ou tu t'es écrasé dans les rochers ? J'avais

[00:06:17] **Dmitry Balabanov:** C'est de la chance pure.

[00:06:19] Deux arbres m'ont rattrapé. Donc le Retter et l'aile. Et ensuite, je suis atterri tout doucement à juste 50 centimètres du sol, pour ainsi dire. Une aile

[00:06:33] **Lucian Haas:** est resté intact et les Retter aussi ? Ou est-ce que tu dois de toute façon acheter une nouvelle aile et tu es maintenant face au choix ? Comment ça se passe pour la suite ?

[00:06:39] **Dmitry Balabanov:** L'aile n'a que quelques petites déchirures et les suspentes sont toutes en ordre. Il faut juste les replier.

[00:06:45] **Lucian Haas:** Tu as dit que les retards étaient tous en ordre. Tu en as lancé plusieurs ?

[00:06:49] **Dmitry Balabanov:** J'ai lancé deux retenus. Le premier n'a malheureusement pas fonctionné parce que cette rotation avait des valeurs de descente assez faibles. Et ça a juste pris beaucoup de temps. Ce premier retenu a fini par tourner un peu autour de moi. Il ne voulait pas s'ouvrir et je n'ai pas vu le temps de m'en occuper pour essayer de l'ouvrir. Alors j'ai directement lancé le deuxième retenu. Tu voles toujours avec deux retenus ? Oui, je vole toujours avec deux retenus.

[00:07:16] **Lucian Haas:** Et c'est un sellette où les deux sont aussi sous tes fesses ? Ou est-ce que tu as un rescuer latéral ou un sous les fesses et un rescuer frontal ? Oui, les deux sont à gauche et à droite donc. Et ensuite, je suppose que tu es droitier, tu as d'abord tiré à droite et après à gauche ou comment c'était ? Exact, c'était pareil. Et quand le deuxième rescuer s'est ouvert, est-ce que le premier, parce que peut-être que des novices se sont déchargés ou autre chose, est-ce que le premier s'est peut-être aussi ouvert ?

[00:07:43] **Dmitry Balabanov:** Non, le premier n'a pas lâché. Il était un peu enroulé autour de moi d'une manière ou d'une autre et je n'ai plus pu le détacher. Je suis quasiment arrivé avec lui dans les mains, disons avec le premier descendeur.

[00:07:59] C'était où ? C'était à Bassano. Là,

[00:08:02] **Lucian Haas:** Tu voyages très souvent ? C'est vrai. C'est ton genre de vol "salon". Enfin, tu habites bien à Munich, mais quelqu'un m'a dit que si tu veux savoir qui a le plus voyagé à Bassano ces dernières années, il faut demander à Dimitri.

[00:08:16] **Dmitry Balabanov:** Oui, je vais souvent à Bassano, souvent dix fois ou plus par an quand la météo le permet. Et j'aime bien y aller. C'est seulement trois heures et demie à quatre heures de Munich. Ça en vaut la peine.

[00:08:29] **Lucian Haas:** Et à quel endroit à Bassano as-tu été pris par le cisaillement de vent ?

[00:08:34] **Dmitry Balabanov:** C'était le point de virage ouest, loin de Passubio, vers Monte Cagliano. Normalement, je n'avais jamais connu une atmosphère aussi turbulente dans ce coin auparavant. Et j'ai regardé mon tracé IGC — sur le vol, j'ai vu qu'au-dessus de 2000 mètres, le vent venait plutôt du nord. Et en bas, il y avait beaucoup de vent d'est. C'est pour ça que j'ai supposé que c'était exactement ce cisaillement entre le nord et l'est. Et peut-être qu'il y avait aussi un petit effet de foehn, c'était turbulent là-haut et tout s'est accumulé de façon un peu foireuse. Tu avais...

[00:09:11] **Lucian Haas:** tu n'avais pas ça en tête tout à l'heure ? Tu ne savais même pas que des conditions de léger foehn du nord pouvaient régner ?

[00:09:17] **Dmitry Balabanov:** Si, si. J'ai vu dans les prévisions qu'il y avait un peu de vent du nord en altitude. Mais c'était tout dans les clous, dirais-je. Rien d'exceptionnel, pas de fort Foehn du nord ou quelque chose du genre. Mais la journée était globalement assez turbulente de mon point de vue. Dès le début, j'ai remarqué que ça secouait déjà pas mal et l'air était super mobile, on avait aussi beaucoup de vent d'est. D'habitude, à Bassano, c'est aussi assez désagréable quand il y a beaucoup de vent d'est.

[00:09:47] **Lucian Haas:** Parce que ça fait toujours des turbulences le long de la crête, du genre avec plein de rotors stationnaires, probablement aussi, à travers lesquels tu dois constamment passer.

[00:09:55] **Dmitry Balabanov:** Oui, peut-être aussi. Mais je suppose aussi que s'il y a cette composante nord, alors ce vent de l'est se pousse carrément vers Bassano et peut-être que l'air est généralement un peu plus frais ou plus sec. Tu as dit que tu avais tout mis sur le

[00:10:12] **Lucian Haas:** Vidéo. Ça veut dire qu'il y aura aussi une vidéo détaillée sur ce retrait du sauveteur sur ta chaîne.

[00:10:21] **Dmitry Balabanov:** Je n'ai pas encore décidé si je faisais une vidéo détaillée. Comme je l'ai dit, je dois d'abord écrire mon rapport, puis décider de la suite, et après je déciderai quel genre de vidéo j'en fais. Mais il y aura probablement au moins un résumé de ce qui s'est passé, du déroulement, de tout ce que j'ai fait. Mais je ne sais pas encore à quel point ce sera détaillé.

[00:10:44] **Lucian Haas:** Ta chaîne, que certains connaissent peut-être déjà et les autres ne la connaissent pas encore, ça vaut vraiment le coup d'y jeter un œil, elle s'appelle XC Stories. XC Stories. Sur YouTube, tu es aussi présent sur Insta. Tu as aussi un groupe Telegram avec le même nom, XC Stories. Mais restons sur la chaîne YouTube. Pourquoi as-tu lancé cette chaîne au juste ?

[00:11:11] **Dmitry Balabanov:** C'est une bonne question, pour laquelle je n'ai probablement pas encore de réponse moi-même. En fait, j'ai étudié l'ingénierie, dans la direction multimédia, et j'étais déjà un peu occupé par la vidéo pendant mes études. Je montais de petits clips vidéo, je filmais des trucs, et j'ai toujours pris plaisir à travailler dessus. J'avais donc une idée, disons, j'avais appris un peu comment on faisait. Et quand j'ai commencé ce sport, le parapente, ça s'est développé tout seul, au point que j'ai commencé à filmer mes vols, juste pour moi. Au début, je ne voulais rien en faire, juste regarder ce que je faisais dans les airs, ce qui se passait autour de moi, parce qu'au début, bien sûr, j'étais toujours occupé par moi-même.

[00:11:59] C'est toujours un peu stressant. Et à un moment donné, j'ai fait un petit résumé de mon premier voyage en parapente vers Norma. On n'avait qu'un seul vol par semaine et je crois que j'ai passé 40 minutes quelque part à me faire trier. J'en ai fait une vidéo de 20 minutes, très ennuyeuse, où il ne se passe rien, où je fais juste des allers-retours sur la crête, à droite. Et il y a eu 20 vues sur YouTube, alors je me suis dit, d'accord, c'est fini. Oui, et j'ai quand même

continué un peu avec ces petites vidéos de résumé. Elles n'étaient pas très intéressantes, mais à un moment donné, à Bassano, j'ai vécu une histoire intéressante.

[00:12:45] J'ai dû me déterrer quelque part après une traversée à Caltrano. Ça m'a pris énormément de temps et j'ai essayé plein de trucs, la suspense, le coin, et tout ça. Et après, tout a fonctionné. J'ai pu vraiment prendre de la hauteur et terminer mon vol ou mon triangle. J'en ai fait une petite vidéo aussi, montrant comment je me suis démené, tout ce que j'ai fait, avec quelques commentaires textuels. Je vole ici maintenant parce que je pense que ça pourrait marcher. Si ça ne marche pas, on essaiera ailleurs. Et cette vidéo a soudainement eu un peu de

[00:13:21] son public. Il y a vraiment eu des commentaires. Oh, intéressant, continue. Alors je me suis dit, d'accord, apparemment ça intéresse les gens, et c'est comme ça que j'ai commencé avec les vidéos et que ça a continué. Et maintenant tu dis que tu as chez

[00:13:35] **Lucian Haas:** tu as toujours la caméra avec toi pour chacune de tes ailes et elle tourne en continu.

[00:13:41] **Dmitry Balabanov:** Exactement, c'est ça. J'enregistre tous les vols en entier, du décollage jusqu'à l'atterrissage.

[00:13:46] **Lucian Haas:** Et si tu décides d'en faire un film ou pas, tu décideras après ou tu te diras, OK, il y a eu une situation spéciale, je vais en faire un court clip pour Insta et je vais extraire les deux minutes ou quoi que ce soit ?

[00:13:59] **Dmitry Balabanov:** Oui, mais mon disque dur joue aussi un rôle, parce qu'actuellement, je crois avoir 10 téraoctets d'enregistrements et je dois faire quelque chose avec. Sinon, mes cartes SD sont aussi toutes pleines. Oui, donc j'essaie vraiment d'en faire des passages intéressants ou des histoires, des stories. Les trucs banals ou les vols standards, je les supprime ensuite. Heureusement, la caméra ne crée pas de fichiers géants pour l'intégralité du vol, mais ce sont des segments de 30 minutes et je peux simplement supprimer les fichiers ou les segments qui ne sont pas intéressants et garder les importants.

[00:14:43] **Lucian Haas:** Mais quand même, 10 téraoctets rien que de données vidéo et de vols sur ton disque, c'est déjà une sacrée quantité.

[00:14:51] **Dmitry Balabanov:** Oui, c'est beaucoup, mais ce n'est pas le plus gros problème. Si je dois ou veux faire quelque chose avec, je dois revivre tout ça et regarder toutes les vidéos. Regarder un vol long-courrier de 10 heures, c'est déjà vraiment épuisant en soi. Je dois aussi choisir un angle de vue pour le montage, décider de ce que je veux montrer, peut-être jouer un peu avec la vitesse, et ainsi de suite. Voir tout ce qui s'est passé. Tout ne reste pas en mémoire, et je dois dire que c'est un défi.

[00:15:21] **Lucian Haas:** Est-ce que tu te regardes vraiment toutes ces 10 heures à nouveau ?

[00:15:25] **Dmitry Balabanov:** Pas tout à fait, mais déjà une bonne partie. Oui, je peux dire par exemple, pour ma vidéo sur le triangle de Speikboden, j'ai probablement passé 80 heures de travail au total, parce que j'ai dû regarder beaucoup de choses. J'ai encore un peu joué avec les graphiques, fait des recherches et compilé différents vols. Ça prend vraiment du temps. Tu filmes avec une 360

[00:15:50] **Lucian Haas:** -degré ? Oui, exactement. C'est probablement encore plus de travail, parce qu'il faut aussi décider, d'accord, quelle image je prends au juste ? Est-ce que je prends une grande image où on voit tout le paysage ou est-ce que je ne prends qu'un petit extrait, ou autre chose ? En gros, tu dois prendre énormément de décisions à chaque fois sur la manière dont tu vas traduire ça visuellement.

[00:16:13] **Dmitry Balabanov:** Exactement, c'est aussi ça le défi. La question, c'est vraiment : qu'est-ce que je veux montrer ? Et dans une vidéo à 360 degrés, tout est là. Il faut que je choisisse quelque chose parmi tout ça. Et ce n'est pas toujours facile.

[00:16:28] **Lucian Haas:** 80 heures ? Sur ces 80 heures, qu'est-ce qui prend le plus de travail, selon toi ?

[00:16:38] **Dmitry Balabanov:** C'est difficile. Oui, j'ai d'abord dû rassembler toutes les informations à partir des vidéos que j'avais. La vidéo est en fait basée sur plusieurs vols. Il y a une histoire principale avec un seul vol, et j'ai aussi

proposé quelques variantes alternatives sur la façon de voler certaines sections. J'ai tiré ça des autres vidéos. J'ai dû les révérifier. Bien sûr, j'ai dû réanalyser mes vols, regarder à nouveau où j'étais passé. Et bien sûr, tout le travail graphique. Le travail sur les graphismes prend aussi vraiment du temps. Différentes brises de vallée, thermiques et espaces aériens, tout et tout. C'est tout très prenant.

[00:17:23] Je ne suis pas un pro de la ??graphie, bien sûr. Je fais ça par passion. Du coup, un vrai pro qui en fait son métier serait probablement un peu plus rapide que moi. Mais pour moi, ça prend un peu plus de temps.

[00:17:39] **Lucian Haas:** Pour les graphismes, quand on regarde tes vidéos, on voit vraiment, comme tu dis, par exemple, tu dessines la brise de vallée ou tu entoures certains sommets dans la vidéo en disant qu'on peut voler ici, mais qu'il faut atteindre telle altitude et ainsi de suite. Est-ce que tu crées un overlay spécifique pour chacun de ces éléments avec un logiciel de graphisme, ou comment ça fonctionne ?

[00:18:00] **Dmitry Balabanov:** J'utilise deux outils. L'un sert en fait à gérer l'histoire des overlays, c'est-à-dire toutes les données de vol que j'affiche en plus, la vitesse, l'altitude et tout le reste. Je fais ça avec un outil spécifique pour l'ensemble du vol, mais le reste du travail, je le fais dans un autre outil. Il s'agit de DaVinci Resolve Studio. C'est une version payante, mais le bon côté, c'est que cet outil possède vraiment tout ce dont j'ai besoin. Je peux aussi traiter le son, ajouter les graphiques, monter la vidéo et ajuster les composantes de couleur, tout ce qui est possible. C'est vraiment un outil omnipotent pour tous les cas d'utilisation. J'aime vraiment beaucoup. J'ai longtemps cherché, j'ai essayé beaucoup d'outils, des versions payantes, des versions gratuites en open-source aussi, et je n'étais pas vraiment satisfait d'aucun d'entre eux, mais c'était vraiment le premier outil,

[00:18:56] qui m'a vraiment plu et j'ai simplement décidé de l'acheter.

[00:19:01] **Lucian Haas:** Si tu fais un film comme celui-ci, surtout sur un vol de 200 kilomètres comme celui du Speikboden, où tu expliques tout ça — je crois que ça dure presque 20 minutes ou quelque chose comme ça — sur la façon de voler en ligne, comment tu as fait, quelles sont les alternatives possibles... comment est-ce que tu procèdes ? Est-ce que tu te prépares vraiment une sorte de script avant, où tu notes, comme tu l'as dit tout à l'heure, ton sauvetage, ton départ ? Je veux d'abord écrire un rapport là-dessus, donc tu t'écris en quelque sorte une sorte de rapport de vol, où étaient tes points clés et tout le reste, pour voir ensuite comment je peux raconter ça comme une histoire dans la vidéo.

[00:19:39] **Dmitry Balabanov:** Pour moi, en fait, chaque vidéo est scénarisée. Je note d'abord tout ce que je veux montrer dans la vidéo, comme quelles images ou quelles sections, sur quoi je veux mettre plus l'accent, et je décris concrètement les moments les plus importants que je veux montrer dans cette vidéo, et ensuite on continue. Ensuite, je sélectionne les vidéos qui correspondent, c'est pour ça que, oui, pour cette vidéo sur Speichboden, j'ai vraiment tout noté : on vole comme ça, je dois raconter ça, ici je dois absolument mentionner ça, mais tout ça est encore un peu dans ma tête. Il n'y a que peu de vidéos où j'ai pris un peu plus d'informations à partir d'autres sources, des livres par exemple,

[00:20:26] comme pour le

[00:20:28] Mohl-Teilreieck, là, j'ai dû demander l'avis de quelques amis et faire quelques recherches dans des livres, mais pour la plupart des vidéos, je me base vraiment surtout sur mon expérience, c'est-à-dire sur les trajets que j'ai effectués.

[00:20:45] **Lucian Haas:** Quelle est ta motivation pour investir autant de temps dans ça, et surtout pour mettre autant de temps dans la qualité au final ? Bien sûr, c'est sympa de regarder ce genre de vidéos, mais quand tu dis 80 heures pour une telle histoire, c'est quand même un sacré morceau. D'autres personnes diraient peut-être qu'elles préfèrent aller voler plutôt que de faire des vidéos aussi complètes et élaborées.

[00:21:11] **Dmitry Balabanov:** Je me pose aussi la question de temps en temps. Pourquoi je fais ça, au fond ? La réponse la plus simple, c'est que c'est juste mon hobby, enfin, une partie de mon hobby. La plupart des gens, ou beaucoup de gens, se contentent de voler, et moi je vole et je fais mes vidéos là-dessus. C'est la seule motivation, je pense. Ça veut dire que tu n'es pas

[00:21:30] **Lucian Haas:** Gleitschirm-Blog, mais tu es plutôt cinéaste de parapente ?

[00:21:35] **Dmitry Balabanov:** Oui, je suis pilote, je pense. Mais aussi un pilote avec une caméra.

[00:21:42] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'arrive aussi de voler avec une histoire en tête ? Genre, tu sais d'avance, d'accord, aujourd'hui je veux, je sais que je vais voler à Bassano ou quelque chose comme ça, mais je veux raconter une histoire précise. Donc je vole, je mène cette histoire ? Ou est-ce que ce sont toujours les vols tels qu'ils arrivent et que tu en fais une histoire après, celle que tu peux raconter avec ?

[00:22:05] **Dmitry Balabanov:** Oui, pour moi, je pense que c'est tout le contraire de beaucoup de gens qui font ce genre de vidéos. Pour moi, c'est toujours le vol d'abord. Je branche la caméra et je vole tout simplement, comme si la caméra n'existait même pas. Je ne fais même pas attention à savoir si elle tourne ou quoi. Je vole comme je vole. Je profite de mes moments. Je prends mes décisions et puis, à l'atterrissage, j'appuie simplement sur le bouton, d'accord, vidéo enregistrée, et ensuite je décide : d'accord, qu'est-ce qu'il y a eu dans ce vol ? Est-ce qu'il y a eu quelque chose d'intéressant pour lequel je pourrais faire une vidéo ? Oui, non. Et c'est comme ça qu'une histoire naît. C'est pour ça que j'ai aussi appelé ma chaîne XC Stories, Paragliding XC Stories. Oui, chaque vol est une histoire et c'est à partir de là que je crée ces histoires, ce n'est rien de scripté, rien de préparé.

[00:22:55] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu n'as jamais planifié un vol pour la vidéo en quelque sorte, mais que tu dis non, voler est une chose et la vidéo vient après.

[00:23:04] **Dmitry Balabanov:** Pas tout à fait. J'ai quelques vidéos où je teste un peu certaines ailes spécifiques. Là, j'ai évidemment allumé ma caméra exprès et j'ai fait quelques trucs avec cette aile ou cette aile. J'ai fait des manœuvres ou un petit trajet pour voir comment le parapente vole, ce que ça donne au ressenti. C'est probablement la seule exception. Oui, sinon. Quand je fais juste des trajets, alors, comme je l'ai dit, je vole comme si la caméra n'existait pas.

[00:23:33] **Lucian Haas:** Parmi les nombreuses vidéos que tu as déjà tournées, laquelle est la meilleure selon toi ?

[00:23:40] **Dmitry Balabanov:** Eh bien, c'est... Je ne sais même pas comment répondre à cette question. Le meilleur, selon quel critère ?

[00:23:46] **Lucian Haas:** Oui, pour toi, quand tu dis, genre, la vidéo dont je suis le plus fier. Disons que...

[00:23:52] **Dmitry Balabanov:** Alors, oui, c'est difficile à dire. Je pense que la vidéo sur le triangle de Bassano est probablement la plus connue de moi. Je l'apprécie beaucoup. Je reçois aussi énormément de retours des gens. Ils me remercient. C'est vraiment agréable d'entendre : « Hé, j'ai essayé le triangle 100 hier et ça a marché. Et cette thermique que tu as montrée dans la vidéo, elle m'a sauvé. Merci, merci. » Ça me rend vraiment heureux d'entendre ça. Sinon, j'ai une autre vidéo sur mon grand triangle de base Spike. La journée était juste parfaite et tout a super bien fonctionné. Et le soir, je crois qu'il était environ 20h, juste avant le coucher du soleil, j'ai encore tourné un peu au-dessus des sommets dans la thermique, dans la partie canard.

[00:24:40] C'était juste une journée géniale.

[00:24:44] **Lucian Haas:** Ta vidéo sur Bassano est, je crois, la plus réussie jusqu'à présent. J'ai regardé tout à l'heure, elle a presque 66 000 vues. Est-ce que c'est quelque chose qui te motive, de voir que cette vidéo est particulièrement réussie, ou pas ? Ou est-ce que tu peux aussi être déçu, en voyant, genre, une vidéo dans laquelle j'ai vraiment beaucoup travaillé ou autre chose, et qui n'atteint que 3 000 vues, et je me demande ce que j'ai fait de mal ? Est-ce que tu te poses des questions sur ta cible et sur qui regarde ça, ou est-ce que tu fais les vidéos pour toi au final et que tu te réjouis quand ça marche à la fin ?

[00:25:20] **Dmitry Balabanov:** C'est difficile, parce qu'entre-temps, YouTube a aussi ajusté ses algorithmes et ceux qui fonctionnaient à l'époque pour cette vidéo sur Bassano ne fonctionnent plus aujourd'hui. Peu importe la qualité de la vidéo, on obtient très peu de vues parce qu'actuellement, YouTube se concentre sur les Shorts. Ce sont plutôt ces petites vidéos courtes qui intéressent la plateforme. C'est pour ça que je ne regarde pas du tout ces chiffres ou les vues. C'est aussi vraiment difficile d'obtenir des vues dans notre petite scène du parapente, surtout pour les vidéos que je fais. Elles sont plutôt, comment dire, ennuyeuses, dans une certaine mesure, parce que, oui, là, un type explique comment faire certaines

[00:26:07] ... des coins, et il fait des cercles à un endroit et plus ailleurs. Enfin, qui regarde ça ? Seulement un cercle restreint de personnes. Et c'est pour ça que je pense que c'est déjà, oui, impossible d'atteindre des milliers de vues. Ce n'est pas du tout une motivation, pas un objectif, et ce n'est pas non plus la raison pour laquelle je fais tout ça.

[00:26:28] **Lucian Haas:** Et tu dirais, c'est quoi ta cible pour les vidéos ? Tu as quelqu'un en tête, genre, pour qui tu fais ça ? Est-ce que c'est plutôt pour les débutants en XC qui doivent apprendre un peu de choses ? Ou pour qui fais-tu les vidéos, dans ton esprit ? Pour

[00:26:43] **Dmitry Balabanov:** tous ceux qui s'y intéressent un peu. Oui, je pense que tu as raison. Plutôt les gens ou les pilotes qui s'intéressent aux vols de cross-country, qui veulent voler un peu plus qu'ils ne le font actuellement. Ils peuvent peut-être apprendre comment voler certaines trajectoires triangulaires. Où se trouvent les passages difficiles ? Où faut-il être un peu vigilant ? À quoi faut-il faire attention ? Pour les pilotes très expérimentés, mes vidéos ne servent probablement à rien, parce qu'ils savent déjà eux-mêmes comment faire certaines choses, voler vite, et ainsi de suite. Ce n'est définitivement pas la cible. Oui, je dirais simplement un pilote de cross-country normal qui veut peut-être s'améliorer ou apprendre quelque chose de nouveau, de nouvelles trajectoires, de nouvelles zones de vol, ce serait probablement ma cible.

[00:27:35] **Lucian Haas:** Si tu analyses tes vols de manière aussi intensive, parce que si tu dis, d'accord, après un tel triangle de type Spaltboden, je dois me repasser 10 heures de vol, je vais quand même les regarder à nouveau. Là, on a aussi le temps de se pencher un peu plus intensément sur certains détails. Ou par exemple, on laisse peut-être passer quelque chose en accéléré et on voit soudainement en accéléré quelque chose qu'on n'a pas vu du tout en volant lentement. À savoir la thermique fixe typique, où on voit toujours, hé, le nuage, il est toujours au même endroit, il monte toujours plus haut ou autre chose. Et on peut alors voir assez bien dans un accéléré à quel endroit ça se trouve. Dirais-tu que c'est grâce à ces vidéos que tu as fait de toi le pilote que tu es aujourd'hui ?

[00:28:26] **Dmitry Balabanov:** Une question très intéressante. Pour être honnête, je n'y ai pas vraiment réfléchi. Je peux aussi affirmer que certaines choses ne sont visibles que lorsque la vidéo est en accéléré.

[00:28:40] Certaines choses, je ne les vois tout simplement pas pendant le vol parce qu'elles durent trop longtemps, c'est-à-dire qu'elles sont trop lentes. Les mouvements des nuages ou les différentes variations d'ombres, et tout ça. Mais je ne dirais pas que j'ai appris quelque chose à partir de ça, parce que tout ça arrive après coup et qu'ensuite, lors d'un vrai vol, se remettre sur l'idée, y réfléchir, faire attention, se dire qu'une telle situation pourrait se développer... c'est difficile. Alors, pour être honnête, je ne suis vraiment pas un pilote super talentueux. Je suis un pilote autonome.

[00:29:20] pilote de ligne. Oui, on ne devrait pas trop attendre de moi.

[00:29:25] **Lucian Haas:** attendre. Mais tu es un pilote expérimenté. Alors, une expérience que j'ai faite, c'est quand on commence à vouloir expliquer des choses aux autres, comment quelque chose fonctionne, par exemple tu expliques comment on peut faire un triangle de 120 kilomètres à Bassano ou quelque chose comme ça, un triangle de 100 kilomètres, alors il faut d'une certaine manière pénétrer les choses mentalement et dire, d'accord, j'ai une certaine théorie sur le fonctionnement de certaines choses ou j'ai découvert ou entendu lors de discussions avec d'autres pilotes que tel ou tel endroit fonctionne le mieux ou qu'à cette heure-ci, on vole peut-être surtout la flanc, parce que c'est là que la brise de vallée se pose ou quoi que ce soit. Ne penses-tu pas que de telles choses, par le fait qu'on commence à devoir les expliquer, on doit aussi en quelque sorte les avoir comprises, qu'on va peut-être la prochaine fois, quand on est au même endroit, aborder le truc avec un autre système, parce qu'on les a déjà pratiquement mentalement...

[00:30:24] ...au moins pour soi-même un modèle. On peut simplement survoler le truc, ça marche, on trouve la thermique, on est content et on continue de voler. Mais si on veut expliquer pourquoi précisément là et tout le reste, là, il faut soudainement se construire un modèle systémique : pourquoi la thermique était exactement à cet endroit, comment et ah, elle est sans doute toujours là, parce que je vois avec d'autres vols que ça arrive toujours la même chose, qu'on comprend d'un coup mieux les coulisses et qu'à travers ça, on peut peut-être faire une vidéo, c'est un peu comme une sorte de débriefing très élaboré, mais quand même une sorte de débriefing, ce que tu fais avec ça et où tu deviens probablement très vite, pour certaines trajectoires ou ce genre de choses, en quelque sorte un expert.

[00:31:06] **Dmitry Balabanov:** Oui, je dois vraiment y réfléchir par moi-même, je peux dire ceci : je vole toujours à l'instinct, je n'ai pas vraiment de système particulier pour ça.

[00:31:18] Regardez, voir comment telle ou telle chose fonctionne, comment l'air fonctionne, ça se fait toujours un peu au feeling, en plein vol. Par contre, j'ai entendu quelqu'un me dire qu'il s'était demandé à quoi ressemblerait une vidéo de paragliding "Existory" dans ma zone de vol, et il s'est carrément imaginé une vidéo dans sa tête et a découvert certaines choses. Ça a été un déclic pour moi aussi, oui, les gens se font aussi des réflexions et mes vidéos servent peut-être aussi parfois à mieux comprendre les zones de vol en s'imaginant une vidéo comme sur ma chaîne.

[00:32:04] Ça m'a bien fait plaisir, bien sûr, mais personnellement, je ne fais pas ça. Je vole comme ça me chante sur le moment, et si ça ne marche pas, je reste au sol. Quand ça se passe bien, ça donne une histoire de vol géniale. Peut-être

[00:32:20] **Lucian Haas:** tu es aussi un systématique qui ne sait pas qu'il est systématique. C'est possible.

[00:32:26] Si je ne me trompe pas, tu es aussi programmeur. Oui, c'est vrai. Je suis dans le développement de logiciels. Dans ta vie hors aviation. Donc là, tu dois aussi... procéder de manière relativement systématique et construire des choses selon certaines règles et tout le reste. Est-ce que ça se retrouve aussi dans tes vols ou dirais-tu vraiment qu'en tant que pilote, je suis une autre personne ? Là, je suis juste le

[00:32:49] le pilotage au ressenti uniquement.

[00:32:51] **Dmitry Balabanov:** Oui, en programmation, tout est très simple. Il y a un, il y a zéro, et tout est déterministe. Dans les airs, c'est tout autre chose. On ne voit pas l'air, il se comporte différemment. Beaucoup de choses ne sont tout simplement pas prévisibles. Quand le nuage arrive, quand l'ombre tombe, quelle sera la force de la thermique, s'il y a une zone de Lee quelque part ou non, ce n'est pas toujours fixé. Et c'est pour ça que je pense qu'une approche aussi systématique ne fonctionnerait peut-être même pas ici. Du moins, je n'en ai trouvé aucune application et je vole, comme je l'ai dit, simplement au feeling. Je mets aussi vraiment, ou je mets en fait beaucoup d'importance sur le

[00:33:35] Les aspects de sécurité. Si quelque chose ne me convient pas du tout, je n'y vais tout simplement pas, j'interromps le vol ou je change de direction ou quelque chose comme ça. Je n'essaie même pas de pousser le truc à bout ou d'imaginer des systèmes qui fonctionneraient de manière mathématique.

[00:33:58] **Lucian Haas:** Quelle est ta motivation quand tu vas voler ?

[00:34:02] **Dmitry Balabanov:** Le vol en soi. C'est une question vraiment complexe. Parce que je me la pose aussi presque à chaque vol. Pourquoi es-tu encore sur la place de la ville ? Qu'est-ce que tu veux faire maintenant ? Tu investis une quantité phénoménale de temps. Tu es vraiment

[00:34:18] **Lucian Haas:** Un habitué du parapente. D'après ce que je sais, Dimitri est déjà reparti, il est déjà allé à Bassano ou quelque chose comme ça. Donc, chaque minute de libre à côté de ton travail, pour autant que j'en sais, tu la passes d'une manière ou d'une autre autour du parapente.

[00:34:32] **Dmitry Balabanov:** Pas tout à fait.

[00:34:33] **Lucian Haas:** Probablement soit avec le vol, soit avec la réalisation de vidéos.

[00:34:36] **Dmitry Balabanov:** Oui, exactement. C'est dans ce sens-là. J'aime simplement cette sensation d'être dans les airs et j'aime aussi les vols de longue distance en tant que tels. Je n'ai pas besoin de battre des records, d'aller particulièrement loin, particulièrement vite ou particulièrement haut. C'est juste cet état, d'être dans les airs, de faire une traversée en pleine nature, sans le bruit des moteurs, avec les cercles des aigles et les oiseaux en Colombie, avec les géants. De planer avec un tel groupe d'oiseaux... c'est une expérience, c'est tout simplement incroyablement beau.

[00:35:16] **Lucian Haas:** Quelle était ta motivation pour commencer à voler, au juste ? Qu'est-ce qui t'a poussé à le faire ?

[00:35:22] **Dmitry Balabanov:** Je pense que c'était une pure coïncidence. Je ne me suis installé en Allemagne qu'en 2011 et avant ça, j'y venais très souvent. D'où viens-tu à l'origine ? Je viens de Russie, je me suis installé en 2011, mais avant ça, j'étais souvent en Allemagne pour des voyages d'affaires. Et avec mes collègues, on faisait souvent des

excursions, à la montagne ou en Italie, on prenait juste une voiture de location le week-end. Et puis, un jour, sur un parking quelque part dans les Alpes, j'ai levé les yeux et j'ai vu du parapente. Je ne savais même pas que c'était du parapente et que le truc s'appelait parapente. Je n'en avais aucune idée. Et là, je me suis dit : wow, ils tournent là-haut dans les airs.

[00:36:07] Il faut sûrement, avec le parapente, avec le parapente, avec le parapente, avec le parapente, au moins un million de dollars et peut-être, il faut être un sportif de haut niveau et s'entraîner pendant dix ans. Et là, on a une chance de planer avec eux là-haut. Et ce genre de chose s'est installé quelque part dans un coin de ma tête. Et après mon déménagement en Allemagne, l'idée est soudainement apparue : regarde, qu'est-ce que c'était au juste ou qu'est-ce que les gens faisaient là-bas ? J'ai fait une petite recherche Google et j'ai simplement découvert qu'en fait on n'avait pas, qu'en fait on n'avait pas, qu'en fait on n'avait pas de prérequis pour une petite journée d'essai. Je l'ai réservée tout de suite et j'ai moi-même volé dès le premier jour. Oui, bien sûr, c'était dix secondes depuis une colline de 50 mètres. Mais ça m'a tellement accroché, enfin, tout de suite.

[00:36:57] Et puis je me suis dit : oh, je vais le faire. Et c'est comme ça que ça a commencé. Et depuis, tu es devenu un pilote assidu ? Oui, depuis, c'est mon seul hobby. Avant, je faisais aussi un peu de programmation privée, en open source. Maintenant, tout est mis de côté parce que je ne trouve tout simplement plus le temps pour ça.

[00:37:20] **Lucian Haas:** Est-ce que ça te manque parfois ? Enfin, est-ce que ça t'ennuie parfois que le pilotage prenne autant de place dans ta vie ?

[00:37:27] **Dmitry Balabanov:** Non, je ne dirais pas que ça me dérange. J'ai maintenant la liberté de décider très spontanément ce que je fais le week-end, où je vais, combien de temps je vole et quand je reviens, sans femme et sans enfants. Enfin, mon employeur n'est pas toujours d'accord. Mais j'ai au moins cette grande liberté. Et pour l'instant, je n'en ai pas encore assez, si on veut dire. Je veux continuer à voler. Tu es

[00:37:56] **Lucian Haas:** tu es déjà arrivé, lors d'un long vol de distance, à rester bloqué quelque part au mauvais endroit, au point de ne pas être rentré à temps et de devoir dire à ton employeur le lendemain : je ne peux pas venir, je suis encore coincé quelque part au milieu des Alpes ?

[00:38:08] **Dmitry Balabanov:** Non. Non, ça ne m'est pas encore arrivé, mais je suis déjà rentré vraiment, vraiment tard, genre bien après minuit, et j'ai quand même dû travailler le lendemain, mais là, ça a encore marché.

[00:38:21] **Lucian Haas:** En tant que pilote, comment dirais-tu, à quel point es-tu ambitieux ?

[00:38:26] **Dmitry Balabanov:** Oui, c'est une question particulière pour moi. Je n'ai aucune motivation à battre des records ou, tu sais, à être le meilleur, le plus loin, le plus haut. D'un autre côté, je ne veux pas non plus être le pire ou couler immédiatement ou quelque chose comme ça. C'est un équilibre entre l'ambition et la raison, je ne sais pas, c'est peut-être ça. Qu'est-ce que dit la raison ? Oui, la raison dit que je n'ai tout simplement pas assez de talent pour battre des records ou que je devrais vraiment démissionner et m'entraîner tous les jours, genre vraiment beaucoup, voler 1000 heures par an, alors là, peut-être que ça marcherait.

[00:39:12] Je ne suis pas encore prêt pour ça ou je n'ai pas vraiment envie de le faire, parce que ces performances de haut niveau sont toujours liées à plus de risques, et je suis plutôt du genre prudent. J'ai mon propre système de sécurité ou de gestion des risques, où je décide aussi comment je vole, quand je vole, combien de temps je vole, et ainsi de suite. C'est pour ça que je pense que cette gestion des risques n'est tout simplement pas compatible avec ces performances de haut niveau.

[00:39:42] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui fait partie de ta gestion des risques, dans le sens où ça te freine parfois, au point que tu te dirais que pour vraiment performer, ta gestion des risques te mettrait carrément des bâtons dans les roues ?

[00:39:55] **Dmitry Balabanov:** Oui, c'est très simple, j'utilise très souvent ce modèle du fromage suisse avec différentes couches, donc l'évaluation des risques et l'évitement des situations à risque, et donc le fromage suisse.

[00:40:10] **Lucian Haas:** -Modell, juste pour que les gens se

[00:40:12] **Dmitry Balabanov:** pas très bien non plus

[00:40:12] **Lucian Haas:** s'imaginer correctement, il s'agit d'un fromage qui a des trous.

[00:40:16] **Dmitry Balabanov:** Oui, exactement.

[00:40:16] **Lucian Haas:** Et quand il y a beaucoup de tranches les unes après les autres, on ne devrait pas pouvoir voir à travers un trou, à travers toutes les tranches, donc les différents niveaux de sécurité qu'il peut y avoir, parce qu'on pourrait alors tomber dans ce trou et, au bout du compte, ce ne serait peut-être pas avantageux pour soi-même. Et selon le modèle du fromage suisse, on devrait voir le moins de trous possible, là où on pourrait tomber quelque part.

[00:40:36] **Dmitry Balabanov:** Exactement, c'est ça. Et ces tranches de fromage individuelles, elles peuvent aussi vraiment freiner. Par exemple, une tranche de fromage pourrait être : s'il y a de fortes turbulences, je sors du gaz et je vole simplement avec les freins en main. Et là, je vais plus lentement, les autres sont déjà tous partis. Je suis peut-être un peu plus en sécurité, mais je suis plus lent. Tu pourrais, je veux dire,

[00:40:59] **Lucian Haas:** D'après ce que je sais, tu voles en deux lignes. Oui. Et là, on peut bien sûr aussi diriger très bien avec les élévateurs arrière et très bien se frayer un chemin dans le gaz à travers au moins une demi-turbulence. Oui. Et là, on peut bien sûr aussi diriger très bien avec les élévateurs arrière et très bien se frayer un chemin dans le gaz à travers au moins une demi-turbulence. Est-ce que tu fais ça aussi ou es-tu vraiment un pilote, entre guillemets, prudent ou peureux ou comment on veut appeler ça, qui dit vraiment : non, dès que ça secoue un peu plus fort, même si je suis en deux lignes, je préfère sortir du gaz et jouer la sécurité.

[00:41:31] **Dmitry Balabanov:** Oui, je vole bien dans les turbulences, même en gaz. Cependant, mon niveau de confort ou de prise de décision est nettement inférieur à celui des pilotes de haut niveau. Oui, je vole bien dans les turbulences, même en gaz. Cependant, mon niveau de confort est nettement inférieur à celui des pilotes de haut niveau. Oui, je vole bien dans les turbulences, même en gaz. Cependant, mon niveau de confort est nettement inférieur à celui des pilotes de haut niveau.

[00:42:20] Oui, je vole déjà en cas de turbulences et aussi en cas de panne. Cependant, mon niveau de confort

[00:42:26] **Lucian Haas:** nettement inférieur à celui des meilleurs pilotes. Oui, je vole déjà en cas de turbulences et même en cas de panne. Cependant, mon niveau de confort est nettement inférieur à celui des meilleurs

[00:42:56] **Dmitry Balabanov:** -pilotes. Oui, je vole déjà dans la turbulence, même dans le gaz. Cependant, mon niveau de confort est nettement moins...

[00:43:24] **Lucian Haas:** plus bas que celui des meilleurs pilotes. Oui, je vole déjà en cas de turbulences et même en cas de panne. Cependant, mon niveau de confort est nettement inférieur à celui des meilleurs pilotes. Oui, je vole déjà en cas de turbulences et même en cas de panne. Cependant, mon niveau de confort est nettement inférieur à celui des meilleurs pilotes.

[00:44:14] **Dmitry Balabanov:** Oui, je vole dans la turbulence, même dans le gaz. Cependant, mon niveau de confort est nettement inférieur à celui des meilleurs pilotes. Oui, je vole dans la turbulence, même dans le gaz.

[00:44:50] Par contre, mon niveau de confort est nettement inférieur à celui des meilleurs pilotes. Oui, alors je m'énerve un peu, mais je comprends aussi pourquoi je le fais et c'est pour ça qu'à un moment donné, ça sonne, oui, comme ça

[00:45:22] **Lucian Haas:** c'est la vie. Est-ce qu'il t'est déjà arrivé d'être tellement énervé en volant que tu t'es dit : j'arrête ? Pas pendant le

[00:45:29] **Dmitry Balabanov:** En volant, à l'atterrissage, oui.

[00:45:31] **Lucian Haas:** Ouais, d'accord.

[00:45:32] **Dmitry Balabanov:** J'ai atterri trop tôt quelque part. Exactement, c'est ça. C'était en 2023, il y a eu une période, au printemps ou en été, où je crois que j'ai coulé trois fois de suite, presque juste après le décollage, alors que les autres étaient partis loin et avaient de superbes vols, et la météo était bonne et tout était parfait. Mais bizarrement, j'ai fait des erreurs stupides trois fois de suite et j'ai vraiment atterri une fois, oui, d'accord, ça arrive deux fois, ah, encore. Et la troisième fois, je me suis dit, bon, là c'est bon, tu as tout oublié, c'est pas possible. J'étais sur le point de tout vendre,

de résilier chez DKV et de dire, non, ça ne peut pas continuer comme ça. Donc vraiment une sorte de mini-dépression. Oui, en quelque sorte. Oui, mais mes amis m'ont soutenu et m'ont dit, hé, c'est juste une coïncidence, tout va bien.

[00:46:22] Et puis c'est revenu, oui, là j'ai pu voler un peu plus et tout est à nouveau rentré dans l'ordre.

[00:46:29] **Lucian Haas:** Dans tes vidéos, tu montres aussi parfois des... enfin, pas des accidents, mais comment dire, des incidents ou des vols pas très réussis. Là où tu dis toujours : « Bon, aujourd'hui j'ai encore dû m'arrêter tôt, je voulais faire 250 kilomètres et après 15 kilomètres je suis descendu de la selle. Encore au sol », et ainsi de suite. Quelles réactions reçois-tu là-dessus ?

[00:46:52] **Dmitry Balabanov:** Diverses. Il y a aussi des pilotes qui disent simplement : « Oui, je vois que ça arrive même aux bons parfois. » Ils me considèrent comme un bon pilote. Et ils ont une sorte de sérénité à savoir que ça n'arrive pas seulement aux « mauvais » pilotes, entre guillemets, mais aussi aux pilotes expérimentés avec beaucoup d'heures de vol. À moi. Il y a aussi des réactions où les gens s'énervent simplement avec ça. D'autres me comprennent et disent : « Hé, j'ai été dans cette situation aussi. Je sais à quel point c'est déprimant que les autres volent partout et que toi, tu te retrouves tout de suite au sol. »

[00:47:38] C'est plutôt encourageant. Et c'est ça, la communauté. J'aime vraiment pouvoir lire des avis différents dans les commentaires. Même dans mon groupe Telegram. J'y ai vraiment des pilotes du monde entier, de l'Iran, du Canada, de la Grande-Bretagne. Il y a donc différents pilotes, différentes opinions. Et j'apprécie aussi que la communauté soit si diversifiée. Oui, c'est vraiment super.

[00:48:03] **Lucian Haas:** À quelle fréquence reçois-tu des commentaires de haine ou quelque chose du genre, où tu te dis : « Bon, là, je n'ai pas vraiment envie de ça » ?

[00:48:12] **Dmitry Balabanov:** Eh bien, ça fait simplement partie du... de l'existence publique. Quand on poste quelque chose sur les réseaux sociaux, il faut quasiment partir du principe qu'il y aura des commentaires négatifs. Peu importe si on montre juste une belle vidéo, tout le monde va venir dire : « Ah, c'est encore celui avec la belle haine. » Ou si on montre un petit raté, il y a évidemment tout de suite un peu de haine et de harcèlement. Oui, je dois dire que je suis un peu épais dans la peau, pour ainsi dire. Je n'essaie pas du tout de prendre ça personnellement. D'un autre côté, ça m'agace bien sûr quand mon intention, celle que j'avais avec la vidéo, n'est pas du tout comprise ou que j'ai peut-être pas tout à fait bien placé le contenu de la vidéo.

[00:49:01] Et puis, j'ai une réaction que je n'attendais pas du tout. Et c'est toujours un peu, enfin, qu'est-ce que je fais du vidéo maintenant ? Est-ce que je devrais peut-être la supprimer parce qu'elle n'est pas du tout comprise ? Ou est-ce que je devrais... me justifier ou expliquer dans les commentaires ce que je voulais dire ? C'est difficile, mais ça fait partie du jeu sur les réseaux sociaux, je pense, peu importe.

[00:49:27] **Lucian Haas:** ce qu'on poste là. Oui, j'ai vu au printemps que tu étais encore en Colombie. Tu avais aussi posté des Reels courts sur Insta, un où tu passais relativement près d'une ligne électrique. Enfin, assez près, je dirais.

[00:49:45] Et là, je me suis aussi imaginé... Il y a certainement des gens qui vont dire : « Ouais, le gars poste ça juste parce qu'il veut générer des vues, parce que c'est toujours juste avant une chute ou autre chose, il se fait griller par une ligne électrique ou quoi. » Et qu'il poste ce genre de vidéos pour attirer l'attention. Qu'est-ce que tu en penses ?

[00:50:09] **Dmitry Balabanov:** Je crois qu'il y a même eu ce genre de commentaires sous cette vidéo. Si je ne me trompe pas, je dois vérifier, mais probablement sous une autre vidéo. Ça arrive en fait régulièrement. Mais je peux dire que ce n'est définitivement pas mon intention, je pense plutôt qu'il faut aborder les erreurs plus ouvertement. Donc ce problème de la manière dont on gère les erreurs en parapente, les siennes comme celles des autres, ça ne me plaît pas vraiment. Je regarde toujours une chaîne sur YouTube sur... différents accidents d'avion dans l'aviation commerciale. Il y a un commandant de bord, qui est aussi instructeur, je crois, pour une compagnie aérienne.

[00:50:58] Et il fait des analyses méticuleuses de différents cas, ce qui s'est passé et pourquoi, et ainsi de suite. Et il ne dit pas un seul mot, même si le pilote était complètement dingue et a tout fait de travers. L'accent est vraiment mis sur : qu'est-ce qu'on peut tous en apprendre ? Ou qu'est-ce que la communication peut en tirer ? Ou qu'est-ce que la communauté peut en apprendre ? Et chez nous, c'est un peu l'inverse. On poste un petit incident et les commentaires

arrivent tout de suite. Ah, il veut encore récolter des vues avec son crash. Ou ah, il ne sait même pas voler. Ou alors, pourquoi fait-il ça ? Oui, je trouve ça un peu dommage. Je ne sais pas si on peut changer ça. Pourquoi penses-tu que c'est comme ça ? Oui, on ne peut pas vraiment, ou on n'a même pas le droit de comparer.

[00:51:45] On a d'abord la pratique professionnelle. Les bons pilotes, les bons pilotes sont formés. Ils ont un entraînement sérieux. Nous, on fait juste notre hobby. On est des gens très, très différents. Et la pratique du parapente n'est pour nous qu'un hobby. Et pour beaucoup, ce n'est même pas une véritable activité. On fait quelque chose dans la nature. Et c'est pour ça que pour nous, c'est plutôt une sorte de... de divertissement, en quelque sorte. On ne le prend peut-être pas si au sérieux. Et oui, c'est comme si on marchait sur une peau de banane, on tombe, et puis on s'est déjà crashé une fois en parapente. Oui, c'est un peu similaire, en quelque sorte.

[00:52:32] **Lucian Haas:** Penses-tu qu'on pourrait changer ça ? Ou as-tu une idée de comment on pourrait faire pour qu'une culture positive de l'erreur puisse s'imposer dans le parapente ?

[00:52:44] **Dmitry Balabanov:** C'est une question difficile. Il y a déjà des mouvements, en fait. Il y a aussi des chaînes YouTube où des gens analysent différents accidents et essaient de montrer tout ce qu'on peut en apprendre. Oui, mais la scène est vraiment variée. Il faut que nous participions tous, d'une manière ou d'une autre, en tant que grande communauté. Je n'ai pas encore de proposition concrète. Si on commence maintenant à poster soudainement toutes nos erreurs et nos gaffes, je pense que ça va plutôt aller dans la mauvaise direction. Il faut plutôt procéder de manière structurée.

[00:53:20] **Lucian Haas:** Exactement. Sur quoi tu te bases pour décider si tu veux faire une vidéo à partir d'une erreur que tu as commise, que ce soit pour YouTube ou un format court sur Insta ou autre ? C'est quoi, pour toi, un cas où tu te dis : « Eh, c'est une erreur qui vaut le coup d'être postée », disons ?

[00:53:38] **Dmitry Balabanov:** Oui, il faut qu'il y ait un effet pédagogique. Si c'est juste pour le divertissement pur, ça ne sert à rien. On devrait apprendre quelque chose de chaque événement. C'est mon critère. Est-ce qu'on peut apprendre quelque chose de cette histoire ? Si oui, je partage volontiers. Si c'est juste un truc vraiment bizarre qui s'est produit à cause de facteurs inconnus ou incontrôlables, qu'est-ce qu'on peut en apprendre ? Rien. En fait, je n'ai pas vécu beaucoup de choses où je dirais que je ne voudrais absolument pas partager. Parce que, eh bien, presque tout ce que j'ai vécu est déjà d'une certaine manière public.

[00:54:24] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a quelque chose que tu dirais : « Je ne partagerais ça sous aucun cas » ? Au moins pas en vidéo ? Enfin, où tu te dis : « Là, je ne montre pas ça » ?

[00:54:34] **Dmitry Balabanov:** Oui, alors je dois réfléchir à la manière dont je vais gérer mon dernier jet de sauvetage, ce que je vais exactement partager et ce que je ne partagerai pas vraiment. Comme je l'ai dit, je déciderai plus tard. Mais pour l'instant, je suis encore un peu incertain. À part ça, non, je ne peux vraiment pas trouver d'autre exemple.

[00:54:56] **Lucian Haas:** Tu as ta chaîne YouTube, tu as ton compte Insta et tu as ce groupe Telegram où, je crois, il y a maintenant presque 400, 500 personnes. Quelle fonction a ce groupe Telegram pour toi ? Qu'est-ce que tu veux accomplir avec ?

[00:55:12] **Dmitry Balabanov:** Oui, presque 600 en fait. Au début, je l'ai simplement créée parce que je trouvais la fonction commentaire sur YouTube un peu bancal. Et quand je faisais ça, je trouvais que si quelqu'un voulait me poser des questions sur un truc ou d'autres questions, c'était juste un peu maladroit. Et là, je me suis dit, oui, crée un canal Telegram. Là, les gens ont un lien direct avec moi et peuvent poser des questions sur mes vidéos, mes parcours ou d'autres trucs, mon équipement. Et c'est comme ça que ça a commencé. Au début, il n'y avait que peu de gens et il y en a eu de plus en plus petit à petit. Et maintenant, il y a aussi parfois des discussions vraiment intéressantes. Comme je l'ai dit, c'est une communication variée. Il y a une communauté de plusieurs pays. On y partage différentes choses. Il y a aussi des débutants, disons, entre guillemets, donc ceux qui se mettent seulement au parapente.

[00:56:04] Il y a aussi beaucoup de gens qui sont là depuis longtemps et qui volent bien. Généralement, on parle bien sûr de mes histoires, de mes vidéos, mais aussi parfois de différents sujets autour du parapente. Peut-être des opinions. Sur les parapentes, sur certains modèles ou sur les sites de vol et la météo, et ainsi de suite. Mais tu es

[00:56:29] **Lucian Haas:** au moins par les gens qui rejoignent probablement le groupe, tu es déjà en quelque sorte vu comme le chef de ce groupe, je suppose.

[00:56:39] **Dmitry Balabanov:** Oui, techniquement je suis aussi le chef, le modérateur. Évidemment, oui, c'est difficile à dire. Enfin, c'est une communauté. Je ne pense pas être d'une manière ou d'une autre autoritaire. Non. On est tous là ensemble et on discute de certaines choses. Est-ce que tu te vois comme un influenceur ?

[00:56:59] Eh bien, pour être honnête, pas vraiment. En tant qu'influenceur, il faut bien influencer quelque chose. Et je ne le fais pas du tout.

[00:57:06] **Lucian Haas:** Eh bien, si tu dis que les gens regardent tes vidéos et qu'après ils se disent : « Tiens, je me suis imaginé comment je pourrais voler une portion dans ma région », et ils se sont fait cette image. Je me représente ça comme une vidéo du genre : « Comment Dimitri ferait ça ». Tu l'as déjà influencé, en fait. Donc, vu comme ça, tu es un influenceur. Si ce n'est peut-être pas l'influenceur de placement de produit, mais au moins celui du placement d'idées, disons, alors oui.

[00:57:32] **Dmitry Balabanov:** Oui, c'est bien sûr super. Si je peux vraiment contribuer à ce que les pilotes puissent voler mieux, plus loin ou plus en sécurité, oui, c'est vraiment cool. Mais je n'ai pas vraiment une telle motivation ou un tel objectif précis.

[00:57:48] **Lucian Haas:** Où te vois-tu avec les histoires XC dans deux ans ?

[00:57:54] **Dmitry Balabanov:** Eh bien, je vais certainement... Je vais certainement encore vider mes 10 téraoctets pour pouvoir enregistrer d'autres vidéos.

[00:58:03] Plus de vidéos, plus d'histoires sur le parapente. Oui, des histoires sur des situations difficiles. J'ai eu beaucoup de "low-saves" par exemple. Il y a encore une vidéo là-dessus en préparation.

[00:58:17] Oui, juste continuer à raconter ces histoires. C'est comme ça que je me vois dans deux ans.

[00:58:23] **Lucian Haas:** Quelle histoire voudrais-tu... Enfin, quelle histoire de XC est ton rêve, celle que tu aimerais raconter un jour ?

[00:58:32] **Dmitry Balabanov:** Un rêve ? Oui, je voudrais probablement piloter un triangle énorme, genre 300 kilomètres, en toute sécurité. Je ne sais pas, 300 kilomètres ou quelque chose comme ça. Et ensuite, juste faire une vidéo dessus. Ce serait vraiment un rêve, mais ce n'est pas un objectif. Je sais qu'un triangle vraiment grand, c'est un travail difficile. Il faut voler vraiment vite. Même par une journée forte, une journée turbulente. Ce n'est pas facile du tout. Et je dois trouver un moyen de concilier ça avec ma gestion des risques. Ce n'est peut-être même pas réalisable pour moi. Mais ce serait quand même mon rêve.

[00:59:13] **Lucian Haas:** Le grand triangle de peut-être 300 kilomètres - frontière - ou... Je ne sais pas, est-ce qu'on peut voler 300 kilomètres depuis Speikboden ?

[00:59:22] **Dmitry Balabanov:** Difficile. Je pense que Speikboden est difficile. La frontière est encore plus compliquée pour moi, parce que je dois traîner mon sac à dos de 30 kilos jusqu'à la frontière.

[00:59:33] Oui, c'est pour ça que j'ai essayé deux fois au Sattel escarpé. C'est un peu moins à monter. 400 mètres de dénivélé, si je ne me trompe pas. Oui, la frontière, c'est un spot de vol vraiment génial, mais pour du matériel lourd et pour les High-Gun-Flyers moins expérimentés, je dirais que c'est plutôt difficile.

[00:59:55] **Lucian Haas:** Il faut monter doucement la veille au soir. Bivouaquer quelque part en haut pour pouvoir décoller reposé le lendemain.

[01:00:05] **Dmitry Balabanov:** Ouais, j'ai un problème avec ça aussi, d'une certaine manière. Tout le monde dort dans des tentes et des sacs de couchage. Moi, j'ai toujours besoin d'un hébergement. J'ai besoin d'un grand lit et d'une douche chaude.

[01:00:17] **Lucian Haas:** Ok, tu es le casanier, celui qui préfère éviter les risques. Alors, il faut peut-être simplement se contenter de moins de choses sur les objectifs de XC. Mais ne t'énerve pas si tu as fait 20 kilomètres de moins que les autres, profite plutôt du fait que tu pourras faire de super vidéos avec ça.

[01:00:39] Dimitri, merci beaucoup pour ce super récit. Je pense que certaines personnes qui ne connaissent pas encore le projet vont adorer regarder la chaîne. Il y a les longs films sur XC-Stories sur YouTube, les formats plus courts sur Insta, et sur le groupe Telegram XC-Stories, il y a de superbes discussions. Et oui, on peut aussi échanger sur tout ce qui touche au sujet. Dimitri, merci infiniment et continue comme ça. Les films sont vraiment super à regarder.

[01:01:08] **Dmitry Balabanov:** Merci beaucoup, Lucian, pour l'invitation. Ça m'a fait plaisir aussi. Oui, j'ai hâte de faire les prochains vols, et les prochaines vidéos aussi, de toute façon. Et peut-être à bientôt quelque part sur un décollage.

[01:01:23] **Lucian Haas:** Podz-Glitz est le podcast du blog de parapente Loglights. Derrière tout ça, il n'y a pas une grande rédaction, ni un service publicitaire, mais juste moi, Lucian Haas, en tant que passionné de parapente et journaliste indépendant. Dans le podcast et le blog, je combine les deux pour tenir la scène du parapente au courant sur toutes les facettes possibles de ce sport et de ce loisir fascinants. Et ce, totalement sans publicité et sans abonnement payant. D'après les retours de mes auditeurs et lecteurs, je sais que beaucoup apprécient Loglights et Podz-Glitz comme des canaux d'information importants et indépendants. Peut-être est-ce aussi votre cas. Pour moi, les deux ne sont pas seulement une passion, mais aussi une réalité. C'est une partie de ma base de vie. Malheureusement, je n'ai pas encore gagné au loto ou reçu un gros héritage sur mon compte.

[01:02:07] C'est pourquoi je dois m'assurer que le temps que j'y consacre soit récompensé par plus que du simple plaisir intrinsèque et des mots gentils. Et c'est là que tu entres en jeu. Si tu écoutes régulièrement Podz-Glitz, que tu lis Loglights et que tu en profites, alors rends quelque chose en retour. Le montant que tu m'enverras en tant que soutien via PayPal ou virement bancaire reste entièrement à ta discrétion. Tu trouveras les infos et les liens sur le site www.Lu-Glitz.blogspot.com sous la rubrique Förder. C'est tout pour aujourd'hui. Le prochain épisode de Podz-Glitz devrait, comme d'habitude, paraître dans deux semaines. D'ici là, va prendre un peu l'air toi aussi. Décolle tôt, atterrit tard, vole loin.

[01:02:52] Mais surtout, amusez-vous bien. À bientôt, votre Lucian.