

Gleitschirmnomadin

Podz-Glidz 187 — Celia Viermann

Published	2026-05-29
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-187
Duration	01:31:14
Speakers	Celia Viermann, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0187-gleitschirmnomadin-celia-viermann.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	14 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	24
Show notes	24
Transcript	24
Français	44
Show notes	44
Transcript	44

Deutsch

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

Show notes

Celia Viernann hat als Fluglehrerin und XC-Guide kein festes Zuhause mehr. Einblicke in ein flugzentriertes Leben

Stell Dir vor, du hast Physik studiert, arbeitest sogar an deiner Promotion in einem so komplexen Themenfeld wie der Quantenphysik. Dann machst Du einen Gleitschirmkurs. Und als Du das erst Mal in einer Thermik aufdrehst, ist es um Dich geschehen. Das Fliegen lässt Dich nicht mehr los, sondern beherrscht ab da komplett Dein Denken. Statt ins Labor, zieht es Dich in die Welt, um überall in die Lüfte zu gehen.

Das ist der Anfang der Geschichte von Celia Viernann. In dieser Episode 187 von Podz-Glitz erzählt die 36-jährige aus Heidelberg nicht nur davon, sondern auch wie sie heute, fünf Jahre später, als eine Art nomadisch lebende Fluglehrerin, ohne festes Zuhause, ständig unterwegs ist zwischen Lateinamerika und Europa, um Fluggruppen das Streckenfliegen näher zu bringen.

Nebenbei findet sie auch noch die Zeit und Motivation, bei Hike-and-Fly-Wettbewerben an den Start zu gehen. In diesem Sommer 2026 wird sie an den X-Pyr quer über die Pyrenäen teilnehmen. Wie Celia dafür trainiert und welchen Ehrgeiz sie dabei entwickelt, auch darum geht es in dieser Podcast-Folge.

Musik dieser Folge:

Track: Turn in the Sun | Künstler: Simon Herody

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

Lu-Glitz Links:

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

LINKS zu Celia Viernann

- Celia Viernann auf Instagram: <https://www.instagram.com/vengeja>
- Flugschule Airtouch: <https://www.wemakeyoufly.de/>
- X-Pyr: <https://x-pyr.com/>
- Celas Teamseite bei den X-Pyr: https://x-pyr.com/x_team/celia-viernann/

Transcript

[00:00:01] **Celia Viernann:** Die Aufgabe der Sicherheit, also dass gar nicht mal jetzt die Aufgabe der Wohnung jetzt, sondern dass man einfach sich von einer relativ vorgeplanten Karriereweg oder einem relativ gut strukturierten Karriereweg begibt in, hoffentlich gehe ich dieses Jahr nicht pleite, also einfach in einem wetterabhängigen Job, wo

auch die Einkünfte oft schwierig sind, einfach nicht zu wissen, was passiert so in der Zukunftsplanung, wo führt das Ganze hin, dass einfach mehr dieses Im -Moment -Leben, das ist sowas, was viele nicht so richtig nachvollziehen können, also diese Entscheidung fürs Abenteuer. Und dann gleichzeitig gibt es wieder Leute, die sagen, ey, sowas würde ich auch mal gern machen.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:01:02] **Celia Viermann:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:05] **Lucian Haas:** Heute mit Celia Viermann. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:13] Stell dir vor, du hast Physik studiert, arbeitest sogar an deiner Promotion in.....einem so komplexen Themenfeld wie der Quantenphysik, dann machst du einen Gleitschirmkurs und als du das erste Mal in einer Thermik aufdrehst, ist es um dich geschehen. Das Fliegen lässt dich nicht mehr los, sondern beherrscht ab da komplett dein Denken. Statt ins Labor zieht es dich in die Welt, um überall in die Lüfte zu gehen.

[00:01:40] Das ist der Anfang der Geschichte von Celia Viermann. In dieser Episode 187 von Podz-Glidz erzählt die 36-Jährige aus Heidelberg nicht nur davon, sondern auch, wie sie heute, fünf Jahre später, als eine Art nomadisch lebende Fluglehrerin ohne festes Zuhause ständig unterwegs ist, zwischen Lateinamerika und Europa, um Fluggruppen das Streckenfliegen näher zu bringen.

[00:02:06] Nebenbei findet sie auch noch die Zeit und Motivation, bei Hike -and -Fly -Wettbewerben an den Start zu gehen. In diesem Sommer 2026 wird sie an den X -Pyr, quer über die Pyrenäen teilnehmen. Wie Celia dafür trainiert und welchen Ehrgeiz sie dabei hat, wird sie in den nächsten Jahren auch noch mal sehen. Auch darum geht es in dieser Podcast -Folge.

[00:02:28] 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 Rock Nuglides und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:48] Celia, wenn ich mir dein Leben so anschau, dann habe ich so den Eindruck, man könnte dich bezeichnen als eine Gleitschirm -Nomadin. Siehst du dich selbst auch so?

[00:03:00] **Celia Viermann:** Ja, schon. Auf jeden Fall. Also allein dadurch, dass ich selten länger als ein paar Wochen an einem Ort bin und dann den Ort immer wieder wechsele. Ja, es ist doch, es ist so ein bisschen Nomadentum. Es wird abgeschwächt dadurch, dass ich immer wieder zu ähnlichen Orten komme. Also immer wieder nach Mexiko, immer wieder nach Nordmazedonien, immer wieder auch nach Kolumbien. Und da mittlerweile schon viele, viele Leute kenne. Und dann mittlerweile fühlt es sich eher so an, als habe ich viele verschiedene Zuhause, zu denen ich zu einem nach dem anderen gehe. Aber es ist definitiv auch dieses Nomadentum, dass der Ortswechsel mit dazugehört und dass es jedes Mal wieder so ein kleiner Neustart ist. Das ist aber auch sehr, sehr schön. Also macht es sehr abwechslungsreich.

[00:03:47] **Lucian Haas:** Gibt es denn einen Ort, wo du trotzdem noch sagst, das ist so mein Hauptzuhause oder was auch immer, wie man das nennen könnte?

[00:03:59] **Celia Viermann:** Also in Heidelberg habe ich einige Freunde. Da wohnt auch noch mein Vater. Das ist so die, da bin ich zur Uni gegangen. Das ist noch so der Hauptstandort. Aber zeitmäßig ist mein Hauptstandort mittlerweile Mexiko. Also so, dass ich sage, der Ort, wo ich am meisten Zeit verbringe, wo ich mich auch sehr heimisch fühle, das ist Mexiko. Und aber in Deutschland eben Heidelberg.

[00:04:25] **Lucian Haas:** Also Heidelberg wäre so die genetische Heimat, sagen wir mal. Oder wo du sagst, da bin ich immer noch familiär zu Hause. Und wenn du die Flieger -Community nehmen würdest, die Flieger -Familie, da würdest du sagen, die kommt eher aus Mexiko.

[00:04:41] **Celia Viermann:** Genau, das ist vor allem dann Mexiko.

[00:04:43] **Lucian Haas:** Wie kommt das, dass Mexiko so zu einem gewissen Art von ein bisschen Lebensmittelpunkt von dir geworden ist? Zumindest jedes Jahr zeitweise. Wie lange verbringst du da eigentlich immer?

[00:04:55] **Celia Viermann:** Also Mexiko ist die Winterbasis. Also ich fliege im Oktober an. Anfang November in der Regel nach Mexiko. Und bin dann da bis März, Anfang April. Von da aus aber dann zwischendurch auch in Guatemala und Kolumbien. Aber es geht immer wieder zurück nach Mexiko. Also die langen Flüge sind hin und zurück nach Mexiko. Und dann fliegerisch bin ich da zweieinhalb Monate ungefähr. Und es war wirklich Zufall, dass ich nach Mexiko gekommen bin. Also ich habe irgendwann im ersten Jahr, als ich eben angefangen habe, sehr intensiv zu fliegen. Und dann der Winter kam, war irgendwie klar, ich muss irgendwo hin, wo es warm ist. Also ich hatte damals schon meine Wohnung gekündigt und habe im Auto gewohnt. Und es wurde kalt, sehr kalt.

[00:05:41] Und dann war irgendwie klar, ich muss irgendwo hin, wo man den Winter überfliegen kann. Und hatte einige Monate zuvor auf einem Campingplatz in Slowenien zufällig Jochen Henrichs getroffen, der eine eigene Flugschule hat und eben seit, glaube ich, fast 20 Jahren Touren nach Mexiko anbietet.

[00:06:01] **Lucian Haas:** Flugschule Airtouch ist das, ne?

[00:06:03] **Celia Viermann:** Flugschule Airtouch, genau. Flugschule Airtouch, für die ich jetzt auch arbeite. Und der meinte dann damals, komm doch nach Mexiko, da ist cool, da kann man jeden Tag fliegen. Was tatsächlich auch so ist. Also wir hatten zum Beispiel diese Saison keinen, doch ein Tag ist ausgefallen. Aber sonst wirklich immer fliegar.

[00:06:23] Und dann habe ich da nachgefragt, so kann ich irgendwie mal zwei Wochen kommen. Ich würde gerne zwei Wochen mitfliegen. Und am Ende sind dann da. Und dann sind da schon irgendwie drei Monate draus geworden, die ich dann in Mexiko war. Ja, seitdem ist irgendwie Mexiko so mein Zuhause geworden. Eben weil ich auch für Airtouch arbeite und dann da jedes Jahr wieder bin. Und aber auch einfach, weil die Flieger -Community sensationell ist da. Also einfach super, super nette Piloten. Ganz, ja, es ist schwer zu beschreiben, muss man erleben. Aber ganz, ganz, ganz, ganz coole Persönlichkeiten und auch wie diese Community als Ganzes interagiert, ist einfach super schön. Aber

[00:07:01] **Lucian Haas:** ist das dann jetzt ein Ort in Mexiko, wo du dann hauptsächlich bist? Also Valle de Bravo oder sonst irgendwie was? Oder fahrt ihr als Airtouch, bietet ihr Touren an, wo wir sagten, wir touren quasi quer durch Mexiko und wir fliegen mal im Norden, wir fliegen mal im Süden oder was auch immer?

[00:07:15] **Celia Viermann:** Beides, beides. Also wir haben, unsere Haupttour ist in Valle de Bravo, was so das Flieger -Mecca ist in Mexiko. Und dieses jeden Tag fliegen, das ist auch nur Valle de Bravo. Also alles andere ist auch, hat nicht ganz so dieses Mikroklima. Ja. Wir sind auch viel in Tapalpa, wir sind in Colima, wir sind in Fortín de las Flores und haben jetzt seit diesem Jahr, seit letztem Jahr, Anfang diesem Jahres, auch eine Tour im Angebot, in der wir rumfahren. Also in dem wir verschiedene Fluggebiete anfahren innerhalb von zwei Wochen und eben versuchen, mehr von dem Land zu zeigen. Und die Community ist total vernetzt. Also es ist so, dass immer alle in allen Fluggebieten rumhängen und sich alle gegenseitig kennen.

[00:07:59] **Lucian Haas:** Und die wissen dann schon immer. Oh, die Deutschen kommen jetzt wieder, AirTouch. Oder seid ihr quasi schon halbe Mexikaner? Seid ihr da schon so adaptiert in die Community, dass die sagen, das ist jetzt eigentlich keine deutsche Flugschule, die jetzt immer irgendwie hier eingeflogen kommt, sondern die sind eigentlich Teil davon? Ja,

[00:08:14] **Celia Viermann:** lustigerweise, was immer gesagt wird, ist, Advance kommt. Weil wir oft dann Demos von Advance dabei haben. Also wir sind eine Advance -Schule. Und dann heißt es immer, oh, Advance kommt wieder, Advance kommt wieder. Ansonsten ist es... Und dann Jochen und Celia kommen. Also es ist durchaus mit den Namen schon verknüpft, dass dann eben uns alle kennen. Und genau, die Deutschen doch auch schon manchmal. Die Deutschen sind wieder da. Aber vor allem wirklich die Namen.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Du arbeitest jetzt für Jochen Henrichs, beziehungsweise für AirTouch, als Fluglehrerin. Als Fluglehrerin. Aber wenn ich es richtig weiß, ich meine, deinen Schein hast du, glaube ich, angefangen 2021.

[00:08:58] Ja. Erzähl mal kurz, wie kam es, dass du... So schnell von, ich fange mal an zu fliegen, ich probiere das mal, dazu hingekommen bist, dass du sagst, Fliegen bestimmt mein Leben in der Form, dass es wirklich dein ganzes berufliches Leben jetzt ausmacht.

[00:09:14] **Celia Viernann:** Ja, es ging sehr schnell. Es war so, dass ich zu dem Zeitpunkt, als ich Fliegen gelernt habe, noch an der Uni gearbeitet habe.

[00:09:24] **Lucian Haas:** Du hast Physik studiert, ne?

[00:09:25] **Celia Viernann:** Genau, ich habe Physik studiert und habe... Und

[00:09:27] **Lucian Haas:** auch promoviert? Ja. Das heißt, du bist Doktor der Physik?

[00:09:30] **Celia Viernann:** Ja. Ich bin Doktor der Physik.

[00:09:33] **Lucian Haas:** Auch schön, eine Fluglehrerin mit Doktor. Gibt es wahrscheinlich auch nicht so viel, aber jetzt, okay. Erzähl weiter. Du hast promoviert und bist irgendwie zum Fliegen gekommen. Wie kam das?

[00:09:43] **Celia Viernann:** Genau. Also es war das letzte Jahr meiner Promotion, als ich im Prinzip gesagt habe, für einen Sommerurlaub mal zwei Wochen den Kopf freikriegen. Ich melde mich für einen Kompaktkurs an. Also das typische Versprechen, zwei Wochen bis zum A -Schein, hat nicht ganz geklappt. Aber so irgendwie, das war so die... Ja, der Startpunkt. Und dann eben zwei Wochen wirklich im Allgäu mit der Oase war das damals. Geflogen, geflogen, geflogen.

[00:10:12] Und dann kam ich zurück oder habe von nichts anderem mehr geredet. Also es war dann so irgendwie im Labor so, okay, Quantenmechanik ist toll und die Atome machen folgendes und was und immer. Aber habt ihr schon mal Paragliden probiert? Das müsst ihr unbedingt ausprobieren. Und das ging irgendwie so den ganzen Winter über. Und da habe ich meine Promotion... Das habe ich zusammen geschrieben und dann auch abgegeben und verteidigt und so weiter. Und dann war es im Juni, Anfang Juni habe ich abgegeben. Und dann war irgendwie klar, okay, jetzt kommt ein freier Sommer. Also irgendwie ein bisschen Zeit nehmen und danach entscheiden, wie es weitergeht. Also ob ich in den Beruf einsteige, in der Industrie oder ob ich in der Forschung bleibe oder so weiter. Und aber erst mal der Plan war, wandern, Radfahren, Paragliden.

[00:11:01] Und hatte mich dann auch für eine geführte Tour angemeldet zum Paragliden. Und hatte da dann meinen ersten Thermikflug. Also dass ich zum ersten Mal über einen Startplatz aufgedreht... Und dann war vorbei. Im Nachhinein bin ich relativ froh, dass ich erst fertig probiert habe und dann meinen Thermikflug hatte. Sonst wäre das, glaube ich, kritisch geworden.

[00:11:19] **Lucian Haas:** Es hätte passieren können, wenn du vorher schon einmal thermisch aufgedreht hättest, dann hättest du gesagt, ich schmeiße das sogar noch. Kurz vor Ende. Ich verteidige gar nicht mehr meine Promotion.

[00:11:30] **Celia Viernann:** So Leute, ich bin weg.

[00:11:31] **Lucian Haas:** Was hat dich da so geflasht? Was hat

[00:11:34] **Celia Viernann:** dich da so geflasht

[00:11:34] **Lucian Haas:** von dem Thermikfliegen, dass du sagst, das ist es jetzt?

[00:11:38] **Celia Viernann:** Es ist irgendwie diese Freiheit beim Fliegen. Ich finde es jedes Mal noch, wenn man in der Luft ist, unglaublich, dass das möglich ist. Also dass man mit nur so einem, jetzt provokant gesagt, Lappenstoff und ein paar Schnüren und dann mit der warmen Luft, mit dem, was aus dem Wetter entsteht, aus der Sonneneinstrahlung entsteht, auf einmal solche Möglichkeiten hat, mit einer derartigen Leichtigkeit und Geschwindigkeit aufzudrehen, die Blicke, die man bekommt, also wie man auf einmal die Welt komplett anders sieht und das innerhalb von Sekunden sich alles verändert. Und das finde ich nach wie vor unglaublich faszinierend.

[00:12:25] **Lucian Haas:** Nun bist du ja Physikerin. Und als Physikerin müsstest du dir das ja eigentlich sehr gut erklären können. Ja. Die Zusammenhänge. Also wohl, ich meine, das Wetter ist im Grunde auch ganz viel Physik, was dahinter steht. Ja. Aerodynamik ist ganz viel Physik. Ja. Und sonstiges was. Trotzdem ist es für dich ein Wunder.

[00:12:46] **Celia Viernann:** Ja. So

[00:12:48] **Lucian Haas:** hört es sich zumindest an. Es

[00:12:49] **Celia Viermann:** ist immer noch der Unterschied zwischen erklären können und begreifen können. Also irgendwie, dass wirklich, ich weiß nicht, auf emotionaler Ebene klingt jetzt doof, aber irgendwie auf dieser, nur weil es in den Vordergründen, in den Normeln drinsteckt und nur weil es mathematisch möglich ist, dass es trotzdem existiert und dass wir es erleben dürfen. Und dass dieser Unterschied ist nochmal, finde ich nochmal ganz extrem. Ja, ist schwer zu beschreiben. Aber es ist einfach, dieses Gefühl, das man in der Luft hat, finde ich derart anders als alles, was man sonst erlebt im Alltag.

[00:13:28] Und ja, es gibt Leute, die sofort verstehen, was ich meine. Das sind dann oft die, die auch gefesselt sind vom Fliegen. Und... Ja, irgendwie diese Freiheit, auch den, wie präzise man an der Bremse sein kann und wie viel Auswirkung das hat, also wie leicht, wie mühelos man auf einmal fliegt, obwohl wir eigentlich überhaupt nichts im Fliegen gemacht sind. Und dass es dann physikalisch möglich ist, dass da Formeln dahinter stecken, das ist alles in Ordnung. Aber dass wir es wirklich erleben dürfen, ist so was Einzigartiges.

[00:14:07] **Lucian Haas:** Mit deinem Physikstudium. Es klang gerade an, dass du sogar irgendwie Quantenphysik sowas gemacht hast. Habe ich das richtig rausgehört? Also durchaus Dinge, wo du sagst, das können Otto -Normal -Piloten, nein, nicht Otto -Normal -Menschen auch, können das auch nicht verstehen. Oder selbst viele Physiker sagen, okay, die Quantenphysik, wir können ein bisschen davon erklären, aber ganz viel davon verstehen wir auch immer noch nicht, was da eigentlich wirklich passiert.

[00:14:33] Würdest du sagen, diese Suche nach dem Unverständlichen, oder... Ja, wo man nur teilweise mit einer Idee, einem Gefühl herangeht, ist das, was dich so fasziniert? Also was dich sowohl an der Physik fasziniert hat, und was dich dann auch beim Fliegen so fasziniert?

[00:14:49] **Celia Viermann:** Ja, es ist so dieses Verstehen komplexer Systeme. Also Quantenmechanik ist intuitiv, aber erst, wenn man es gelernt hat. Also unsere normale Alltagsintuition scheitert komplett. Und das muss man neu lernen. Und so ein bisschen ist es auch beim Fliegen, unsere Intuition, die wir aus dem Alltag haben, scheitert. Weil dieses System aus Thermik, aus Wind, und wir das einfach davor nicht erlebt haben. Es ist so eine komplett neue Welt. Und sich da wieder reinzudenken, eine Intuition dafür zu entwickeln. Die Formeln sind relativ einfach. Also die Formeln, die die Fluidodynamik bestimmen, sind relativ kurz. Aber die Phänomene, die daraus wachsen, sind unglaublich komplex.

[00:15:35] Und es ist auch immer noch eines der komplexesten Probleme der Physik tatsächlich. Also es... Es ist überhaupt keine einfache Physik. Und so dafür die Intuition zu entwickeln, das ist was, was mir sowohl in der Physik sehr, sehr viel Spaß gemacht hat, was auch, glaube ich, meine Stärke war in der Physik. Und jetzt im Fliegen halt nochmal auf einem ganz anderen Level. Weil man es direkt spürt. Weil man jeder Entscheidung eine direkte Auswirkung hat. Weil man sofort das Feedback bekommt, was ist jetzt passiert. Und das macht es so toll.

[00:16:06] **Lucian Haas:** Was haben deine Physikerkollegen, was hat dein Vater vielleicht gesagt, als du gesagt hast, ich habe jetzt meine Physikkarriere mit dem Doktorat abgeschlossen, aber das droppe ich jetzt erstmal. Ich gehe jetzt erstmal, ja, ich gebe meine Wohnung auf, ich reise nomadisch nur noch rum und gehe eigentlich nur noch Gleitschirmfliegen und suche da mein Glück, meine Intuition, was auch immer, entsprechend umzusetzen. War das für die in irgendeiner Weise verständlich oder haben die nur gesagt, okay, jetzt ist die Celia ganz verrückt geworden?

[00:16:40] **Celia Viermann:** Ja, sehr unterschiedlich. Also es gibt Leute, die es cool finden, dass ich mich das getraut habe, auch noch ein Stück weit diesen Schritt zu gehen. Also im Prinzip was, worauf ich über Jahre hingearbeitet habe, zu sagen, okay, das ist abgeschlossen, ich mache jetzt was ganz anderes. Es gibt natürlich auch einige, die sagen, ey, spinnst du? Warum, jetzt hast du so viel Zeit da reingesteckt, so viel Zeit und Mühe und hast das alles gelernt und könntest jetzt nicht mehr so viel machen. Jetzt gemütlich einen gut bezahlten Job finden und ohne Probleme und stattdessen fängst du an, in der Welt rumzutouren. Ich spreche einfach nur mit denen, die es gut finden.

[00:17:23] **Lucian Haas:** Ist natürlich auch eine gute Lösung. Was ist denn für diese Leute, die dich so von außen sehen, was ist denn für die die Hauptschwierigkeit, dass du im Grunde deine Karriere aufgegeben hast, also die Physikerkarriere, oder dass du deinen Lebensstil aufgegeben hast? Ähm... Also, dass du sagst, du hast ja deine Wohnung aufgegeben und hast gesagt, ich wohne jetzt erst mal nur noch in einem Auto und fahre damit rum und dann, okay, wenn du in Mexiko bist, hast du wahrscheinlich, habt ihr eine Unterkunft, wo ihr dann unterkommt, aber das ist dann immer

nur für die Zeit dann entsprechend gemietet oder so. Aber dass du sagst, du hast kein Zuhause mehr in Form von einer Wohnung, einem Häuschen, was auch immer, wo du sagst, da ist so meine Basis. Ja. Was ist für die Leute schwieriger zu nehmen?

[00:18:10] **Celia Viermann:** Es ist sehr unterschiedlich. Also, ich habe irgendwann erzählt bekommen von einem Mittagessen im Physikalischen Institut, bei dem dann irgendjemand erwähnt hat, dass ich mit der Physik komplett aufgehört habe und dann wurde anscheinend dieses Mittagessen beendet. Aha. Weil irgendwie mehrere Professoren so, was, das kann doch nicht sein und dann war irgendwie anscheinend Ende. Die sind dann rausgestürmt und dann war irgendwie... Also, ich habe es nicht miterlebt, ich habe es nur erzählt bekommen.

[00:18:38] **Lucian Haas:** Also, quasi ein großer Schock. Ein

[00:18:41] **Celia Viermann:** großer Schock. Das war die, das ist so die Physikseite. Da ist dann die, die Physik ist das Wichtigste, was es gibt und dann die Physik aufzugeben, geht dann gar nicht. Im normalen oder für Nicht -Physiker ist es das Hauptding, die Aufgabe der Sicherheit. Also, dass gar nicht mal jetzt die Aufgabe der Wohnung jetzt, sondern dass man einfach sich von einer relativ vorgeplanten Karriereweg oder einem relativ gut strukturierten Karriereweg begibt in

[00:19:16] hoffentlich gehe ich dieses Jahr nicht pleite. Also, einfach in einem wetterabhängigen Job, wo auch die Einkünfte oft schwierig sind. Es ist, ich meine, wissen auch alle, die Fluglehrer sind nicht gerade dafür bekannt, dass sie unglaublich reich sind. Und da einfach nicht zu wissen, was passiert in zwei Jahren, was passiert so in der Zukunftsplanung, wo führt das Ganze hin? Dass einfach mehr dieses Im -Moment -Leben, natürlich auch in Kauf nehmen, dass es kälter ist nachts, dass es einfach viel Aufgabe von Komfort, das ist sowas, was viele nicht so richtig nachvollziehen können. Also, diese Entscheidung fürs Abenteuer. Und dann gleichzeitig gibt es wieder Leute, die sagen, ey, sowas würde ich auch mal gern machen.

[00:20:03] Eigentlich, also ich habe viele Leute getroffen, die sagen, ey, ich würde es gerne machen. Ich finde es cool, dass du das machst. Und viele, die vielleicht auch davon träumen, sich dann aber den Schritt nicht trauen. Und so sind, ja, wirklich ganz, ganz unterschiedliche Reaktionen.

[00:20:20] **Lucian Haas:** Wieso hast du eigentlich diesen ganz harten Schnitt gemacht? Du hättest ja auch sagen können, ich versuche es irgendwie zu, wie auch immer, zu kombinieren. Ich mache was mit Physik und ich gehe auch noch fliegen, entweder nur für mich, aber ich nehme mir dafür ein bisschen mehr Zeit oder, klar, ich mache vielleicht eine Fluglehrerin, aber ich mache nur zwei Monate im Winter, bin ich in Mexiko und mache da irgendwie was und den Rest des Jahres habe ich halt meinen festen Physikerjob und keine Ahnung, was man da in der Industrie dann entsprechend machen kann oder sowas. Warum war das keine Option für dich? Oder war es eine, aber es ist halt bisher noch nicht so gekommen?

[00:20:57] **Celia Viermann:** Ich bin nicht so die Person für Kompromisse. Also so, ich habe oft die eine Sache, auf die ich konzentriert bin und da fließt dann so viel rein, dass einfach für gar nicht mehr, viel anderes Platz war. Also das war sowohl bei der Physik so, also ich habe dann die, als ich gesagt habe, okay, ich möchte Physik machen und promovieren, da auch wirklich 100 % reingesteckt und dann war das Fliegen so präsent, dass halt klar war, okay, mit nur nebenher geht es nicht. Wenn man die ganze Zeit an diese Sache denkt, wenn man die ganze Zeit davon träumt, wieder in die Luft zu kommen, dann war das so stark, dass ich gesagt habe, okay, ich möchte nicht versuchen, das auszubalancieren.

[00:21:44] Ich möchte da wirklich alles reingeben und mal schauen, ob es funktioniert. Und bisher funktioniert es und hoffentlich auch noch länger.

[00:21:52] **Lucian Haas:** Klingt jetzt fast so ein bisschen, sollte ich negativ sein, wie eine Art Sucht. Ja, zu sagen, ich denke da die ganze Zeit dran und ich muss das wieder haben und quasi der nächste Flugshot muss wieder ins Hirn und sonst irgendwie was. Warum glaubst du, dass dein Hirn so sehr aufs Fliegen reagiert? Ich meine, ich gehe auch nicht so sehr aufs Fliegen, ich würde auch total gerne fliegen, aber ist die Frage, ob ich dann sagen würde, okay, ich droppe jetzt alles andere nur dafür. Aber du hast es gemacht. Also was würdest du sagen, wie ist dein Hirn strukturiert, dass es dann sagt,

[00:22:27] **Celia Viernann:** ich brauche das? Das sind die Biologen, da habe ich keine Ahnung.

[00:22:33] Ich glaube, ein Stück weit war es, weil es tatsächlich auch eine Zeit war, in der ich sehr viel im Umbruch war, also in der eben die Promotion fertig geworden ist und so weiter. Es kann sein, dass wenn ich in dem Moment, in einer stabileren Arbeitsverhältnis gewesen wäre, dass es dann auch anders gekommen wäre oder zu einem anderen Zeitpunkt. Aber das war in dem Moment, ich habe da nicht mal drüber nachgedacht. Das war irgendwie eine offensichtliche Entscheidung, einfach komplett ins Paragliden zu gehen.

[00:23:02] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast aber auch nicht früher schon von so einer Art freien nomadischem Leben für dich geträumt, sondern das ist aus diesem Impuls des Gleitschirmfliegens quasi heraus mit erwachsen, wo du sagst, okay. Ich kann diesen Traum des Gleitschirmfliegens nur leben, indem ich mich total frei mache von allem anderen.

[00:23:21] **Celia Viernann:** Ja, also es ist jetzt nicht so, dass ich das,

[00:23:25] also das normale Leben fühlt sich nicht als Opfer an, im Gegenteil. Es ist was, was mir sehr gut gefällt, mir sehr viel Spaß macht. Auch davor hatte ich schon mal so Sachen, dass ich meine Wohnung gekündigt habe, aufs Fahrrad gestiegen bin und nach Portugal gefahren bin mit dem Fahrrad für zwei Monate und dann auch nicht wusste, wie es danach direkt weitergeht. Das war zwischen, also bevor ich die Promotion begonnen habe. Und also so Impulse gab es davor auch immer schon wieder. Und es ist auch so, dass ich das im Voraus immer wieder, ich Ortswechsel sehr gerne mochte. Also sei es irgendwie mal umzuziehen oder irgendwie, also die Tendenzen waren definitiv schon da. Das kam jetzt nicht komplett aus dem Blauen.

[00:24:12] Aber ich bin halt nie darauf eingegangen. Es war immer so dieses, okay, so funktioniert das Leben. Man hat eine Wohnung. Man hat ein Volk. Das war so eigenermaßen schön alles sortiert. Und dann irgendwie auch der Mut, dann diesen konventionellen Weg zu verlassen. Ich glaube nicht, dass ich den früher gehabt hätte. Also das musste sich erst alles noch aufbauen. Und dann zu dem Zeitpunkt hat einfach alles gepasst.

[00:24:37] **Lucian Haas:** Als du aber das Ganze aufgegeben hast, war es ja noch nicht, du warst ja da noch nicht Fluglehrerin oder so etwas, sondern du hast gesagt, ich gehe jetzt fliegen. War denn da für dich schon klar, okay, wenn ich so fliegen gehen will, ich muss mir einen Job suchen in dem Bereich, ein professionelles Standing aufbauen, dass ich sagen kann, ich kann wirklich fliegen dann zu meinem Lebensinhalt machen? Also war das so, dass du dann gesagt hast, dann gehe ich jetzt ganz strategisch auch all in an dieser Stelle und ich weiß auch, ich muss diese Fluglehrerin machen und so weiter?

[00:25:09] **Celia Viernann:** Ja, also das war die Idee, Fluglehrer zu werden, war sehr, sehr schnell da.

[00:25:17] Ich habe angefangen bei, bei Papillon mitzuarbeiten. Die haben so ein, im Prinzip so ein Reinwachsprogramm. Also dann ist man eher Supporter, nennen die das, also dass man am Startplatz mithilft und dann im Prinzip anfängt zu lernen, Fluglehrer zu sein. Und ich habe relativ früh auch in meiner Fliegerkarriere, bin ich bei Papillon gelandet für den B -Schein und habe da Johannes Künstler getroffen, der mir auch sehr, sehr viel geholfen hat dann, mir sehr viel beigebracht hat. Und der fragte dann auch irgendwann, ey, hast du nicht eigentlich Lust, Lust, Fluglehrer zu werden? Und von da an war ich im Prinzip dann in dieser Ausbildung mit drin.

[00:25:56] **Lucian Haas:** War das auch wie so ein Samen in deinem Kopf, wo einer gesagt hat, willst du nicht Fluglehrerin werden? Und dann macht es wieder Puff, die kleine Atombombe im Kopf geht hoch und sagt, ja, ich glaube, das ist es

[00:26:07] **Celia Viernann:** jetzt. Genau, los geht's. I'm all in.

[00:26:12] Da hat es immer nicht viel gebraucht. Es ging immer sehr schnell. Und dann war aber das Problem, dass ich noch gar keinen, auch Fluglehrerassistent noch gar nicht werden durfte. Da gibt es eine Zwei -Jahres -Sperre. Also man muss zwei Jahre den A -Schein haben, bevor man überhaupt zu diesen Kursen zugelassen wird. Und da haben wir noch versucht, irgendwie eine Sonderregelung zu kriegen und so weiter, aber war nichts zu machen. Also war wirklich die harte Sperre.

[00:26:37] **Lucian Haas:** Das heißt, das war für dich auch die finanzielle harte Sperre wahrscheinlich, weil du sagst, ich muss jetzt hier irgendwie durchhalten, ich muss als Fliegerin durchkommen und kann mir als Supporter vielleicht so ein kleines Zubrot verdienen, aber das ist nicht wirklich was, mit dem man dann groß über die Runden kommt.

[00:26:53] **Celia Viermann:** Genau. Das

[00:26:54] **Lucian Haas:** heißt, du hast auch dein Ersparthes damit reingesteckt?

[00:26:56] **Celia Viermann:** Ja. Oh ja. Genau. Ich hatte Gott sei Dank noch Ersparnisse, also gerade aus der Corona-Zeit, wenn man halt dann kein Geld mehr ausgeben konnte, aber Geld verdient hat, da hatte ich eben was angespart und konnte das auch eben verwenden. Und ein großes Ding war aber wirklich einfach, so günstig wie möglich zu leben. Also Wohnung kündigen, damals ins Auto meiner Mutter gezogen, so ein Opel Astra, also Sitzhöhe war nicht drin, aber hatte einen langen Radstart, also man konnte ausgestreckt drin liegen.

[00:27:32] Wie

[00:27:33] **Lucian Haas:** lange hast du in diesem Astra gehaust?

[00:27:36] **Celia Viermann:** Zweieinhalb Jahre.

[00:27:38] **Lucian Haas:** Zweieinhalb Jahre im Astra? Ja. Ich meine, so ein Astra, das ist ja wie quasi mit bewegten Home, aber im Grunde wie unter der Brücke schlafen, auf gewisse Weise, oder?

[00:27:48] **Celia Viermann:** Ja. Ja, man hat noch ein Dach. Also

[00:27:51] **Lucian Haas:** für alles, was man eigentlich machen muss, muss man erst mal raus. Ja. Also du bist, du hast ja auch keine Küche, du hast keine Toilette, kein nix.

[00:28:01] **Celia Viermann:** Nee. Ja.

[00:28:03] Also man findet erstaunlich viele Tricks mit der Zeit, wie es dann doch irgendwie geht.

[00:28:10] Aber ja, also anziehen ging dann irgendwann im Auto, aber waschen und so weiter muss man raus. Auf jeden Fall. Hast

[00:28:18] **Lucian Haas:** du in dieser Zeit, zweieinhalb Jahre zwischendurch mal gedacht, warum tue ich mir das an? Oder war dein Wille zur Gleitschirm -Normalin so groß, dass du gesagt hast, nein, das ist einfach Teil der Freiheit. So ist dieses Leben halt.

[00:28:34] **Celia Viermann:** Momente gab es natürlich. Also ich hatte irgendwann mal, das war so der gleichzeitig ein sehr lustiger Moment, wo es in dem Moment dann nicht, da war ich krank und lag eben in dem Auto und hatte auch wirklich, wirklich hohes Fieber für ein paar Tage. Und es hatte, glaube ich, drei, vier Grad draußen. Also es war wirklich kalt.

[00:28:55] **Lucian Haas:** Hattest du eine Standheizung? Nee. Also draußen waren es drei bis vier und bei dir drin mit deinem Atem und sonst was, hast du es auf zehn gebracht wahrscheinlich im Auto? Ja, aber

[00:29:04] **Celia Viermann:** unter den Decken war es wärmer. Viele Decken. Und dann war irgendwann der Punkt, dass ich gesagt habe, okay, ich muss jetzt zu einem Supermarkt fahren, ich brauche was zu essen. Und bin dann irgendwie zum Supermarkt gefahren und hatte die, die, dann die Lüftung an und es wurde warm und stellte dann das Auto ab und saß dann da einfach noch so kurz im Auto und habe genossen mit dem Gebläse, dass es warm war. Und dann ging auf einmal das Auto aus und die Batterie war leer. Und dann stand ich da auf diesem Aldi -Parkplatz im Nieselregen und habe Leute angebettelt, ob sie mir Starthilfe geben können mit irgendwie rohem Fieber. Und das war dann so ein Moment, wo ich dachte, ey, du könntest es auch einfach gemütlich haben.

[00:29:49] Aber schon kurz danach war so, ey, das ist das Leben, was du dir ausgesucht hast. Und das Leben ist für mich so viel besser, als im Labor zu sitzen. Also es gab nie lange Phasen, in denen ich gesagt hätte, ey, warum machst du das? Aber so kurze Momente gibt es immer mal wieder. Wenn man nass ist, wenn es kalt ist, wenn man so denkt, oh, warum? Aber insgesamt nicht.

[00:30:12] **Lucian Haas:** Mittlerweile fährst du ja, glaube ich, einen ausgebauten Traffic, also ein etwas größeres Auto. Warum? Warum hat das so lange gebraucht? Ich meine, wenn ich mir das vorstelle, ich wäre so ein Astra. Ich kann mir das schon vorstellen, ich habe auch schon mehrmals in meinem Auto geschlafen, wenn ich irgendwo unterwegs war oder so. Aber jetzt zu sagen, mal zu schlafen gelegentlich oder zu sagen, ich wohne zweieinhalb Jahre da drin. Warum hast du nicht früher schon gesagt, okay, wenn ich schon so all in gehe, dann zumindest in einem Rahmen, wo ich auch sitzen kann in meinem Heim?

[00:30:44] **Celia Viermann:** Ja, ein großes Stück weit einfach finanziell. Also der Opel, der war eine funktionierende Lösung und dann irgendwann ist der gestorben, dann war er keine funktionierende Lösung mehr. Und dann war er eben, okay, wenn jetzt ein neues Auto eh angeschafft werden muss irgendwie, dann, Gott sei Dank, es ist ein Telekom -Auto, also die Telekom stößt ihren Fuhrpark von Zeit zu Zeit ab und dann bekommt man gute Autos, die schon so 80 Prozent ausgebaut sind zu relativ guten Preisen. Und da habe ich eben Glück gehabt, dass ich so einen gekriegt habe.

[00:31:21] **Lucian Haas:** Und seitdem bist du damit dann unterwegs.

[00:31:24] **Celia Viermann:** Ja, viel mehr Komfort als Stehhöhe, das ist großartig.

[00:31:31] **Lucian Haas:** Erzähl jetzt mal von deinem Fluglehrer -Dasein. Wenn ich es richtig sehe oder verstehe, gibst du ja keine klassischen Ausbildungskurse, also einen Grundkurs oder sowas. Du stehst nicht am Übungshang mit irgendwelchen Leuten, sondern als Fluglehrerin bist du nur bei Flugreisen im Grunde als Betreuerin. Und dann bist du nur bei Flugreisen, mit dabei. Vor

[00:31:53] **Celia Viermann:** allem, ja.

[00:31:54] **Lucian Haas:** Was ist für dich dann so die Rolle als Fluglehrerin? Was möchtest du weitergeben deinen Leuten?

[00:32:00] **Celia Viermann:** Es sind verschiedene Sachen. Also das Einzige, was wir immer versuchen zu erreichen, ist entspannte Starts, entspannte Landungen. Also das muss, warum wir entspannt sagen, ist, weil entspannt auch sicher ist. Also entspannt bedeutet immer, man hat Kontrolle. Der Pilot hat Kontrolle über den Schirm und nicht der Schirm kontrolliert, was da passiert. Und der Pilot springt noch irgendwie hinterher und hofft, dass es gut geht. Deshalb entspannte Starts, entspannte Landungen. Wie man dann genau hinkommt, ist bei jedem wieder ein bisschen anders. Je nachdem, wo der Stressfaktor herkommt. Und da versuchen wir aber ganz viel immer dran zu arbeiten. Wir freuen uns immer, wenn Piloten das annehmen. Also viele sagen auch, ey, ich möchte hier einfach fliegen und lasse mich in Ruhe.

[00:32:45] Dann greift man nur ein, wenn es gefährlich wird. Aber das ist so der Anspruch, dass wir sagen, okay, das sind die Grundvoraussetzungen, das sind die Grundvoraussetzungen. Und dann, was mir besonders Spaß macht, ist, mit Leuten Strecke zu fliegen. Also Leute mitzunehmen auf Strecke. Dann zu sagen, okay, ich bin euer Thermit -Joker. Also ich gehe in Thermiken unter euch. Also Spirale ab oder leg die Ohren an und schaue, dass ich unter die Leute komme, um die Thermik zu markieren. Und dann wird Strecke fliegen auf einmal ganz einfach. Wenn man ein bisschen Thermik fliegen kann und dann jemanden hat, der Routen markiert, der Thermiken markiert, dann kriegen Leute auf einmal riesige Flügel hin, die davor einfach

[00:33:31] außerhalb der eigenen Reichweite lagen. Und auf einmal wird es einfach. Und das dann selber wieder hinzubekommen, ist auch viel einfacher. Also wenn man mal mit jemandem geflogen ist, die gleiche Strecke dann später nochmal zu fliegen. Und so kann man dann Leuten das Streckefliegen beibringen. Ohne, dass man unglaublich viel Theorie machen muss. Ich mache die Theorie auch immer sehr gerne. Das ist dann ja wieder Physik. Also ich habe da sehr viel Spaß dran. Aber nicht immer alle Leute wollen unbedingt stundenlang dann über Thermik und Luftfeuchtigkeit und Temperaturunterschiede und so weiter reden. Genau. Und das ist so das, was mir am meisten Spaß macht. Also Leute mit auf Strecke zu nehmen.

[00:34:11] **Lucian Haas:** Ist denn diese Art der Fluglehrerin -Dasein, wo du quasi die Leute in der Luft mitcoachst? Ja. Ist das etwas, wo du sagst, okay, damit kann ich auch als Fluglehrerin, jetzt nicht vom Finanziellen her, sondern vom Emotionalen her gut leben, weil ich komme ja noch selber viel zum Fliegen, weil das ist ja das, was dich eigentlich so flasht und fasziniert. Oder kommst du auch an Punkte dran, wo du sagst, nein, allein dieses Fluglehrerin -Dasein, auch

wenn ich am Boden wäre, wäre das immer noch ein Flash für mich?

[00:34:42] **Celia Viermann:** Ich glaube, wenn ich nur am Boden wäre, wäre es schwierig irgendwann. Wobei auch dieses, es gibt einem so viel. Also die Augenblicke, wenn die Leute landen und sich freuen. Das ist so bereichernd, das ist so toll, dass ich sage, das ist ein Aspekt, der jetzt nicht direkt was mit Fliegen zu tun hat, aber der auch einfach großartig ist. Und aber wenn ich selber gar nicht mehr fliegen könnte, das wäre dann auch, so wie es ja bei vielen Fluglehrern ist, dass die Fluglehrer kaum noch fliegen, das würde für mich nicht funktionieren. Aber jetzt die Mischung, dass ich eben manchmal am Startplatz helfe, dann meistens mit in der Luft bin und mit flieg. Und dann eben, es

[00:35:28] ist ganz anderes Fliegen. Also wenn man guidet, fliegt man sehr anders, als wenn man alleine fliegt. Aber auch diese Aufmerksamkeit auf die anderen macht unheimlich Spaß und bringt dann auch wieder was fürs eigene Fliegen. Also es wächst irgendwie so alles zusammen. Die Gesamtmischung ist einfach großartig, macht super viel Spaß.

[00:35:46] **Lucian Haas:** Inwieweit unterscheidet sich dieses Guiding -Fliegen von dem eigenen Fliegen? Also was sind die Hauptunterschiede?

[00:35:52] **Celia Viermann:** Der Hauptunterschied ist, dass der Fokus nicht auf einem Flug ist, sondern auf den anderen.

[00:35:59] Normalerweise versucht man ja irgendwie, möglichst effektiv Thermik zu fliegen oder freut sich, wenn man höher ist als andere. Und den Aspekt, den muss man komplett vergessen und realisieren, dass es bei dem Flug nicht um einen selbst geht, sondern es geht um die Leute, die man dabei hat. Und das Tempo muss angepasst werden an die Leute, die dabei sind. Der Spaßfaktor muss angepasst werden. Also vor allem, wenn es darum geht, was ist noch sicher, was wird schon anspruchsvoll, dann ist es bei vielen so, dass der Spaß aufhört, bevor es wirklich gefährlich wird. Also dass man sagt, okay, die Bedingungen traue ich dem Piloten noch absolut zu. Ich weiß aber, dass er oder sie wahrscheinlich schon keinen Spaß mehr hat.

[00:36:45] Und dann ist auch so, okay, das geht alles noch, macht aber keinen Sinn mehr, weil wir sind ja nicht da, um, also die meisten Leute kommen ja zum Fliegen, um schöne Erlebnisse zu haben, um coole Erlebnisse zu haben. Und nicht unbedingt, um das allerletzte da jetzt noch rauszukitzeln. Und da ist es oft so, dass man dann auch so seinen eigenen Ehrgeiz vergessen muss, so ich würde dich aber noch zehn Kilometer weiterbringen und zu sagen, okay, wir beenden jetzt hier, das war ein geiler Flug und wir landen jetzt mit einem breiten Grinsen statt in zehn Kilometern mit, boah, ich hatte schon Herzschlag ohne Ende. Und da gibt es auch Persönlichkeiten, die wollen das. Also die sagen, ich möchte bis zum letzten Moment kämpfen. Und das eben rauszukriegen, das ist so, da geht es dann ganz viel bei den geiligen Flügen drum.

[00:37:31] Also mehr um, da ist viel Psychologie mit drin und oft dann weniger Fokus auf die Thermik selber. Also das Thermikfliegen, das ist dann automatisch irgendwie.

[00:37:41] **Lucian Haas:** Wie kriegst du die Leute in der Luft dann mit? Funkt ihr viel? Also dass du auch mitkriegst, oh, jetzt kommt der so langsam an seine Grenze? Oder kannst du das auch am Flugstil des anderen erkennen, wo du sagst, okay, da ist er noch konzentriert Thermikreise geflogen. Jetzt macht er ständig auf und dreht da sonst wie. Das funktioniert eigentlich, funktioniert nicht mehr. Ich glaube, der ist jetzt an seine Grenze angekommen.

[00:38:07] **Celia Viermann:** Definitiv Flugstil. Also über Funk sagen, es gibt auch Leute, die über Funk sagen, ich kann nicht mehr, gehe jetzt landen. Man sieht es aber sehr gut am Flugstil. Also wenn wirklich die Bewegungen hackig werden, also wenn nicht mehr mit dem Schirm geflogen wird, sondern irgendwie rechts rum, links rum. Oder das Zentrieren nicht mehr klappt, eben keine Kreise mehr geflogen werden, sondern irgendwie große Ellipsen oder Zickzack. Also man merkt sehr schnell, wenn jemand müde ist.

[00:38:36] **Lucian Haas:** Überträgst du das auch auf dich? Also in der Form, dass du merkst, das, was ich bei anderen beobachte, die Fehler, die die dann plötzlich machen oder sowas, dass du für deinen eigenen Flugstil dann auch eine andere Beobachtung entwickelt hast? Also für dich selbst, dass du merkst, ich fliege überhaupt nicht mehr rund. Das ist jetzt gar kein Kreis, den ich hier noch auf meinem Vario sehe oder sonst irgendwie was. Das ist ja ein Hexagon, ein

Sechseck oder keine Ahnung was. Das ist ja total nicht mehr schön. Absolut. Vielleicht sollte ich landen gehen und nicht noch zehn Kilometer weiter.

[00:39:07] **Celia Viernann:** Also meine Grenze liegt, glaube ich, höher als bei den Leuten, die bei uns dabei sind. Aber ich habe genau die gleichen Phänomene dann auch. Wenn man müde wird, wenn man zu wenig getrunken hat, wenn man nicht genug gegessen hat. Also so die ganzen Faktoren. Absolut.

[00:39:24] **Lucian Haas:** Sind das Sachen, die du vorher schon bei dir auch beobachtet hast oder Sachen, wo du sagst, da hat mir im Grunde dieses Guiding, das Fluglehrerendasein, durch die Beobachtung der anderen unheimlich viel gebracht, was deinen eigenen Flugstil oder deine eigene Herangehensweise auch ans Fliegen betrifft und dann vielleicht Umgang mit Risiko und sowas?

[00:39:42] **Celia Viernann:** Ja. Ich kann es gar nicht so sehr trennen, weil ich so zeitgleich da reingewachsen bin. Also ich bin sehr früh dann eben über AirTouch auch angefangen, an dieses XC -Guiding herangeführt worden. Also hatte da im Prinzip ein Mexikaner, Luis Yepes heißt der, ein sehr, sehr guter XC -Guide, also phänomenal, Thermik da sehr schnell unter seine Fittiche genommen hat. Und dann kriegt man sowohl das persönliche Feedback als auch das Feedback, wie man das jetzt als Guide machen würde. Und deshalb kann ich es gar nicht so wirklich trennen, was mein eigenes Fliegen oder diese Lektionen für mein eigenes Fliegen und was sind die Lektionen als Guide, weil das für mich irgendwie alles gleichzeitig stattgefunden hat.

[00:40:32] Also XC fliegen lernen und gleichzeitig als Guide schon herangezüchtet werden.

[00:40:38] Und genau, Igor Todevsky, Nordmazedonien, der ist auch sehr, sehr guter XC -Guide, Thermik da auch viel mitgenommen hat und viel gezeigt hat. Und das sind so die,

[00:40:50] ja, eigentlich alles, was man als Fluglehrer erzählt. Kann man auf sich selber übertragen. Man ist vor nichts gefeit. Jetzt vor kurzem, jetzt hier auch beim Pyrenäen -Training, man erzählt den Leuten ja immer, ihr sollt nicht auf das Hindernis schauen, schaut nebendran. Und vor zwei Wochen bin ich bei einer Top -Landung.

[00:41:09] Eigentlich keine kritische Situation, aber dann irgendwie doch kurz Rückenwind bekommen und Stress und dann volle Kanne in den Dornbusch rein. Hindernisfixierung und ab rein. Also man ist da selber auch nicht vorgefeit. Also alle Fehler, die man bei Flugschülern oder dann auch bei fortgeschrittenen Piloten sieht, die macht man alle selber auch. Ja,

[00:41:31] **Lucian Haas:** das ist wirklich alles. Zu Pyrenäen kommen wir gleich noch. Eine Frage habe ich noch zu deinem Guiding. Wie viele Leute nimmst du unter deine Fittiche auf einmal? Also sagst du, ich fliege mit maximal fünf oder mit maximal einem? Oder also wie groß kann eine Gruppe sein, mit der du, wenn du alleine unterwegs bist mit denen, wo du sagst, die kann ich noch anleiten, die kann ich noch kontrollieren, da kann ich noch so weiterhelfen, dass ich keinen verliere? Nach den ersten zehn Kilometern schon oder sowas.

[00:42:01] **Celia Viernann:** Sechs bis acht bekomme ich hin, wenn sie ein bisschen mitspielen. Also wenn sie auf die Tipps hören und wenn Teile der Gruppe gewillt sind, auch mal zu warten. Also sozusagen okay, ich setze mich in der Thermik auch über die anderen und wir bleiben so ein bisschen zusammen. Wir preschen nicht vor. Oft ist es so, wenn Leute dann zu sehr vorpreschen muss ich irgendwann sagen, sorry Leute, ihr seid jetzt, wenn wir euch wieder einholen, bin ich wieder dabei.

[00:42:27] Aber vor allem, wenn sie zu weit weg sind, also so, ich glaube, drei Kilometer in beide Richtungen bekomme ich hin und dann irgendwann sind sie aber aus dem Sichtfeld raus. Also dann kann ich auch nicht mehr helfen. Aber so sechs bis acht funktioniert gut. Es wird natürlich viel intensiver, wenn ich mit eins, zwei Leuten fliege. Also da, wenn man nur ein bis zwei Piloten dabei hat, dann kann man sich halt wirklich auf das individuelle Tempo einstellen. Und wenn die Gruppe größer ist, muss man oft ein bisschen langsamer werden, damit eben alle eine Chance haben mitzukommen.

[00:42:59] **Lucian Haas:** Wie gehst du damit zu Gruppen um? Ich könnte mir vorstellen, dass gerade in so Gruppen die sagen, ich buche mir mal Mexiko. Und dann gibt es die Leute, die schon ziemlich gut fliegen können eigentlich, wo du sagst, die können vieles schon alleine machen. Klar nehmen die beim Guiding noch was mit, aber eigentlich sind die

schon ziemlich selbstständige Pilotinnen und Piloten. Und dann gibt es wahrscheinlich die, die sagen, ja, ich habe mal gehört, die machen auch Guiding. Ich habe noch nicht viel Streckenerfahrung oder sonst was, aber das nehme ich da mal mit und gerne im Winter in Mexiko. Klingt ja auch toll. Und dann hast du wahrscheinlich in so Gruppen manchmal eine ziemlich große Spanne von dem, was die Leute können. Wie kannst du, wenn du sagst, du gehst wirklich mit denen zusammenfliegen, wie kann man so eine Spanne überbrücken? Und wie kann man die vielleicht schon erfahreneren, vielleicht auch ehrgeizigeren oder so was so weit einbremsen, dass die sagen, die sind dann auch bereit im Sinne der Gruppe

[00:43:49] zu warten oder sonst was zu machen?

[00:43:53] **Celia Viermann:** Also gerade in Mexiko funktioniert es hervorragend, weil wir nehmen maximal zwölf Leute mit, sind zwei Fluglehrer, also Jochen und ich, maximal zwölf Leute. Und es staffelt sich viel zeitlich. Also der normale Ablauf ist so, dass wir Piloten dabei haben, die so erste Thermikerfahrungen machen, teilweise auch frisch aus dem Arsch rein, dass wir sagen, okay, dann jetzt, wir helfen euch in den ersten Thermiken. Die starten früher. Und da ist die Aufteilung oft so, dass Jochen die Leute startet oder beim Start hilft und ich vom Boden aus Thermikfunk, also den Leuten in die Thermik helfe und Thermikkreise. Und dann irgendwann übernimmt Jochen die Leute in der Luft und ich mache ein Streckenflug -Briefing für den Tag mit den erfahreneren.

[00:44:41] Also irgendwie, dass man sagt, okay, wir versuchen mal, auf folgende Strecke zu fliegen ungefähr. An folgenden Stellen müsst ihr heute aufpassen mit dem Wind, mit den Wetterbedingungen, und so weiter. Und wir treffen uns in einer halben Stunde über am Startplatz. Und dann können die Leute auch schon mal raus und anfangen aufzudrehen und Höhe zu machen. Und dann gehe ich als Letzte raus und versuche eben von unten alle mitzunehmen und dann geht's los. Ist natürlich so, dass man an manchen Tagen sagt, okay, wir fliegen mal einen kleineren Task. Die sehr erfahreneren können selber was probieren. Und an manchen Tagen sagen wir auch, okay, gestern sind wir ja einen kleinen, kleineren Task geflogen. Den versucht ihr heute mal alleine zu fliegen für die weniger erfahrenen. Und ich mache einen großen mit den erfahreneren.

[00:45:28] Und so spielt sich das eigentlich ganz gut ein. Es muss auch nicht immer jeder unbedingt an jedem Tag was Großes fliegen. Das wollen die Leute auch gar nicht. Das ist dann zu viel. Also gerade in Mexiko, wo man so viel fliegen kann, ist es so, dass die Leute oft dann freiwillig sagen, okay, ich möchte heute einfach mal einen Pausentag. Ich fliege heute runter und gehe essen. Und alles gut. Und das Coole dann in Valle de Bravos ist, dass man abends nochmal einen ganz, ganz tollen Flug hat. Oft mit so einer Restitution, nennen es die Spanier. Es ist nicht wirklich unkehrtarmig, aber ein ähnliches Phänomen, dass eben die ganze Ebene noch heiß ist und anfängt abzulösen. Und dass es dann sehr sanft ist. Und da

[00:46:13] mache ich dann oft mit den absoluten Anfängern so die ersten XC -Sprünge. Dass man sagt, okay, zum ersten Mal fliegen wir drei Kilometer an eine neue Stelle und drehen da wieder auf. Und das ist halt die Abendflüge. Und da bei den Erfahrenen sagen wir dann, okay, habt einfach Spaß. Genießt noch ein bisschen. Keine Außenlandungen. Einfach genießt nochmal den Anblick. Genießt den Sonnenuntergang. Und da fangen wir dann an, weil die Bedingungen so sanft sind, mit den weniger Erfahrenen so ein bisschen XC zu fliegen. Und so stellt sich das eigentlich super gut alles ein. Und dann haben wir aber auch Touren, also in Kolumbien zum Beispiel. Da sagen wir, wir machen große Strecken. Also wir versuchen mit den Leuten an, die 80 an die 100 Kilometer ranzukommen.

[00:46:59] Und da nehmen wir keine Anfänger mit. Also da sagen wir, okay, ihr braucht Streckenerfahrung. Und das macht keinen Sinn, da

[00:47:08] jemanden mitzunehmen, der noch mit Thermikfliegen beschäftigt ist. Also wir haben dann wirklich auch die zitierten Touren, wo wir sagen, okay, da geben wir Power. Und da sind die langen Strecken. Und aber sonst vieles, diese gemischten Touren, je nach Gebiet, funktioniert hervorragend.

[00:47:25] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt so dein Jahr betrachtest, wie viel von diesem Jahr bist du wirklich

[00:47:32] fluglehrertechnisch unterwegs? Sind das vier Monate? Sind das sieben von zwölf? Also welchen Anteil würdest du sagen, du gehst ja auch noch selber fliegen, da kommen wir gleich noch drauf zu sprechen, aber welchen Anteil davon bist du wirklich fluglehrermäßig, guiding -mäßig unterwegs?

[00:47:48] **Celia Viernann:** Also,

[00:47:52] durchgehend, das ist unsere starke Saison, also dass wir sagen, okay, es beginnt im Mitte November, fangen wir an zu guiden. Und dann geht es wirklich durchgehend bis Mitte März. Also mit ein paar Tagen Pausen mal zwischendurch. Also auch nicht Wochenende, sondern wirklich durchgehend. Und dann sind zum Beispiel bis Mitte Januar sind Samstagnachmittage sind frei. Und ansonsten ist wirklich jeden Tag durchgehend guiding. Und dann eben mit Guatemala eingelagert, Kolumbien eingelagert. Da haben wir in der Regel zwei, drei Reisetage. Und dann geht's aber sehr durchgehend. Jetzt im Sommer ist mehr Zeit. Also gerade dieses Jahr sehr viel Zeit.

[00:48:37] Aber sonst ist es so, dass man da in der Regel zwei Wochen Tour hat, eine Woche Pause hat, zwei Wochen Tour hat. Jetzt neu in diesem Jahr ist, dass ich auch anfangs für ein Sicherheitstraining den Startplatz zu haben. Also bei Sicher Fliegen fange ich jetzt an, da auch am Startplatz zu arbeiten. Mit Roman Schöffner. Genau, da freue ich mich auch drauf. Das wird, glaube ich, auch ganz cool. Genau, also da sind dann auch eher mal so Wochenabstände dazwischen. Und dieses Jahr ist eben Ausnahme, dass wir gesagt haben, wir oder Jochen ist dann mein Supporter auch für EXPUR, dass wir gesagt haben, als Team treten wir an bei diesem Hike & Fly Wettbewerb und nehmen uns wirklich auch viel Zeit für die Vorbereitung. Das habe ich dieses Jahr so ein bisschen anders.

[00:49:23] **Lucian Haas:** Nochmal zurück zu dem Winter, wenn du sagst, okay, im Grunde drei Monate am Stück arbeitest du mindestens sechs Tage die Woche und der Samstag ist frei. Samstagnachmittag. Oder Samstagnachmittag, ja okay. Wie geistig erschöpfend ist so etwas oder ist das, weil es Fliegen ist, für dich so viel Leben da drin, dass du sagst, das erschöpft mich nicht, sondern das gibt mir im Grunde Energie?

[00:49:47] **Celia Viernann:** Es kann erschöpfend sein. Es hängt sehr von der Gruppe ab, die gerade da ist. Also es gibt Gruppen, da ist es einfach nur super, super, super. Und es gibt Gruppen, so Nörglergruppen manchmal, wo irgendwie man gibt sich Mühe und man denkt so, ey, das war gerade optimal, super geiler Tag und die Leute sind so, mein Klopapier ist nicht weich genug.

[00:50:10] **Lucian Haas:** Wirklich. Also es ist dann eher das nicht

[00:50:14] flugbezogene, was es anstrengend machen kann.

[00:50:17] **Celia Viernann:** Das kann dann sehr anstrengend werden. Also

[00:50:19] **Lucian Haas:** alles andere, zwischenmenschliche und Schwierigkeiten, die dann da so irgendwie auftreten können.

[00:50:24] **Celia Viernann:** Genau, das kann sehr anstrengend werden, weil man halt eben als Guide ist man ja immer auch dann eingespannt mit Frühstück, mit abends noch essen gehen, also man ist so rund um die Uhr beschäftigt eigentlich. Und wenn da Leute dabei sind, mit denen es läuft, dann ist es super, super schön. Und eben kann aber dann auch vor allem emotional echt anstrengend werden. Da muss man dann natürlich ein bisschen schauen, dass man, weil man ja auch für die Sicherheit der Leute verantwortlich ist, dass man das frühzeitig erkennt. Also dann ist es auch so, dass wir im Team kommunizieren können, okay, ich brauche jetzt doch mal eine freie Mittagspause oder ich muss mich abends mal rausziehen oder irgendwie sowas. Und das kriegen wir dann schon gemanagt.

[00:51:10] Also das geht dann schon, dass wir uns da gegenseitig auch mal die Pausen geben können. Sonst wird es tierisch. Du

[00:51:18] **Lucian Haas:** hast keine irgendwo mal eine psychologische Ausbildung oder sonst irgendwas als Teil gehabt, wo du sagst, ich lerne so ein paar Tricks oder ein paar Möglichkeiten, wie kann man mit solchen Leuten dann, wie kann man so kritische Situationen ein bisschen abmildern oder sonst was. Oder das ist eher Küchenphysik, mit dem man das macht. Also Küchenpsychologie, nicht Küchenphysik, sondern Küchenpsychologie. Ich habe so ein Gefühl, wie ich den jetzt vielleicht noch kriegen kann.

[00:51:47] **Celia Viernann:** Wir reden viel drüber. Also gerade, wenn wir Leute haben, wo wir, kann ganz unterschiedliches sein, irgendwo bei sagen,

[00:51:55] Startblockade zum Beispiel. Hat seit zwei Tagen eine Startblockade. Wie lösen wir das jetzt? Dass wir darüber reden, wie kommen wir an die Person ran.

[00:52:06] Jetzt, Jochen hat 30 Jahre Erfahrung im Fluglehrer sein, der hat so einige Tricks drauf. Auch selbst gelernt. Aber da einfach mal drüber zu sprechen, den Schritt zurück zu machen, gerade wenn man selber emotional auch irgendwie ein bisschen mit drin hängt, dann irgendwie Schritt zurück machen. Manchmal auch einfach Fluglehrerwechsel hilft schon. Einfach mal mit einer anderen Person das Ganze durchgehen.

[00:52:30] Und dann jedes Mal, wenn wir irgendwie eine andere Flugschule sehen, da sind die Ohren ganz groß, wie die das machen. Was für Tricks die drauf haben. Es gibt sehr, sehr viele Tricks.

[00:52:40] Ja, viel Psychologie, viel Tricks. Und dann versucht man da irgendwie wieder ranzukommen. Und das macht es oft auch spannend.

[00:52:47] **Lucian Haas:** Nun bist du eine Frau. Gleitschirmfliegen ist ganz viel eigentlich immer noch Männerdomäne. Wahrscheinlich auch bei euren Reisen ist wahrscheinlich deutlich mehr Männer dabei als irgendwelche Frauen, die dabei sind. Würdest du sagen, als Fluglehrerin bei sowas, als eine, die dann aber auch sehr gut fliegen kann, hast du damit einen Vorteil oder ist das ein Nachteil fürs Guiding?

[00:53:09] **Celia Viermann:** Unterschiedlich. Am Ende sind es ja immer zwei Persönlichkeiten, die irgendwie aufeinandertreffen. Der Guide und der, der mitkommt. Und das muss irgendwie passen.

[00:53:20] Wenn jetzt jemand sagt,

[00:53:24] es kann in beide Richtungen gehen. Es kann sein, okay, ich finde das super cool, da ist eine Frau, die fliegt und wunderbar. Wir haben aber auch einen, der klipp und klar sagt, mit Frauen fliege ich nicht. Punkt.

[00:53:34] **Lucian Haas:** Das gab es schon?

[00:53:35] **Celia Viermann:** Dann geht es halt nicht. Die

[00:53:38] **Lucian Haas:** haben die Reise gebucht, ich muss jetzt mit Celia hier Strecke fliegen und von der will ich mich nicht guiden lassen. Der bucht auch immer wieder. Nee, nee. Ich nehme nur irgendwelche Tipps von Jochen an, nicht von der Celia.

[00:53:52] **Celia Viermann:** Ja, ja. Und ich meine, da hat man dann keine Chance. Da brauchen wir uns auch gar nicht probieren. Aber da wissen wir halt, okay, das macht dann Jochen und dann ist alles in Ordnung.

[00:54:02] **Lucian Haas:** Da wirst du auch nicht ehrgeizig zu sagen, ich versuche den noch irgendwie zu knacken. Der wird schon lernen, was er eigentlich an mir haben könnte.

[00:54:10] **Celia Viermann:** Wenn es so explizit ist, dann ist es schwierig. Also ich habe da schon dann oft Ehrgeiz, dann die Leute noch zu knacken. Aber manchmal, ja, in dem Fall habe ich aufgegeben. Wenn er möchte, kann er gerne auch wieder mit fliegen. Manchmal tut er das auch und leugnet es dann später. Also es gibt Fälle. Und das muss eben passen. Da ist aber oft, also ich glaube, manchmal ist dieses, oh, das ist eine Frau, die guidet, macht für manche einen Unterschied, aber für viele nicht. Und das ist einfach, dass man dann mit den Persönlichkeiten klarkommen muss. Und da gehört Geschlecht natürlich mit dazu. Aber es kann genauso gut sein, dass jemand sagt, okay, ich kann mit deiner Art nicht oder ich kann mit deiner Art besonders gut.

[00:55:00] Oder auch Leute, die sagen bei einer Flugreise, ich möchte abends, möchte ich mich besaufen. Und da sind wir halt nicht die richtige Schule für. Weil wir halt sagen, okay, jetzt seit anderthalb Jahren trinkt man gar keinen Alkohol mehr. Also nicht, auf Tour nicht und auch sonst nicht. Und was die Qualität des Guidings glaube ich nochmal deutlich erhöht hat, weil man einfach fitter ist, weil man

[00:55:28] auch diesen Abschied abends, der ja bei Touren oft auch kommen kann, den nicht hat und er eben einfach viel ausgeschlafener ist, viel fitter ist, viel mehr Fokus auf fliegen legen kann. Und es gibt aber auch Piloten, die sagen, ey, ich gehe doch auf die Flugreise, weil ich danach das Landebier haben möchte. Und nicht nur ein Landebier, sondern ich möchte abends Party machen mit den Leuten. Und da sind wir halt die komplett falsche Schule für. Und so findet

halt jeder dann die Guides, mit denen er mitgehen möchte.

[00:56:00] **Lucian Haas:** Steht das denn bei euch in der Ausschreibung quasi mit drin? Also von den Touren, die ihr anbietet? Wir sind eine alkoholfreie Flugschule gewissermaßen. Oder wir bieten nur alkoholfreie Reisen an. Du musst akzeptieren, es gibt keinen Landebier bei uns. Die Leute

[00:56:14] **Celia Viermann:** trinken Landebier, ist überhaupt kein Problem. Wir trinken bloß nicht. Also auch wenn die Leute sich trinken möchten, haben wir da keinen Stress mit. Aber es beeinflusst unglaublich stark. Also wenn wir sagen, okay, wir trinken nix, dann trinkt die Hälfte der Gruppe auch nix. Dann

[00:56:29] **Lucian Haas:** trinken die auch weniger. Und

[00:56:31] **Celia Viermann:** dann ist automatisch so ein anderer...

[00:56:33] **Lucian Haas:** Also auch damit bist du dann gewissermaßen als Fluglehrerin Vorbild?

[00:56:38] **Celia Viermann:** Unglaublich, ja. Was manchmal für mein eigenes Training sogar schwierig ist, weil ich zum Beispiel gerne auch mal kompliziertere Landungen trainieren würde, ich aber ganz genau weiß, wenn ich das vor den Leuten mache, dann machen die das nach. Sofort. Und dann muss man immer sehr vorsichtig sein. Also man ist sehr, sehr viel Vorbild. Sowohl beim Fliegen als auch beim... als auch sonst im Alltag, im Leben. Was lustig ist, aber das hätte ich nie gedacht, dass zum Beispiel nur weil wir sagen, okay, wir trinken kein Landebier mehr, dass auf einmal die Hälfte der Gruppe keines mehr trinkt. Hätte ich nicht gedacht.

[00:57:17] **Lucian Haas:** Apropos komplizierte Landungen. Es ist ein schönes Stichwort, um jetzt mal endlich zu dem Punkt zu kommen, warum ich eigentlich dich ursprünglich angefragt habe. Ich fand jetzt den ganzen Rest so auch interessant, da ein bisschen über die Psychologie der nomadischen Fluglehrerin -Daseins ein bisschen erzählen zu lassen. Aber du hast auch angefangen Hike & Fly -Wettbewerbe zu machen. 2024 war, glaube ich, dein erster. Da warst du bei der X Slovenia. Was ist dir davon in Erinnerung geblieben?

[00:57:45] **Celia Viermann:** Von der X Slovenia?

[00:57:49] Das war ein sehr lustiger Wettkampf. Mich hat es fasziniert, Hike & Fly. Und ich habe gesagt, ich möchte es unbedingt mal ausprobieren. Und hatte aber auch noch keine Ahnung, was so die großen Rennen überhaupt sind. Die ganz großen kennt man natürlich, aber so diese Einstiegsrennen, mit denen man dann 2 -Tages -Rennen, 3 -Tages -Rennen machen kann. Und hatte dann irgendwie, ich wusste, die XC, Wettkämpfe findet man zum Beispiel bei Air Tribune. Und das einzige Hike & Fly auf Air Tribune war X Slovenia. Und da habe ich mich einfach dafür angemeldet. Ich hatte keine leichte Ausrüstung, also eine normal schwere Ausrüstung. Und eigentlich auch nicht wirklich eine Ahnung, wie man das macht. Und habe mich einfach

[00:58:34] eingeschrieben. Und dann hieß es, okay, du brauchst unbedingt einen Supporter. Also es ist ein Supporter des Rennens. Und da war so irgendwie hat keiner Zeit. Und dann hatte ich mit ein paar von dem Orga -Team abgeklärt, so okay, ich komme einfach trotzdem ohne Supporter. Und hatte dann irgendwie noch eine Isomatte mit drin, dass ich zur Not im Schirm schlafen kann. Und dann, also irgendwie wild geplant. Oder nicht geplant, eher gesagt. Und das ist halt komplett schief gegangen. Und ich dachte irgendwie so, ja, wenn du in der Luft bist, ist das mit dem Gewicht eh nicht so schlimm. Beim Fliegen ist es ja egal. Und auf dem Boden, ja, wird schon irgendwie. Und dann war das Wetter so schlecht, dass man eigentlich nur

[00:59:20] gelaufen ist die ganze Zeit. Und dann bin ich da drei Tage gelaufen. Ich bin bis zum letzten Moment gelaufen. Ich bin auch ein paar Mal geflogen, aber vor allem am Gleiter. Aber irgendwie war cool, war spannend. Dann Telefonsupport hatte ich. Also ich konnte von Zeit zu Zeit mal Jochen anrufen, der eben dann aus der Ferne supportet hat zum ersten Mal. Und der war dann mit Leuten unterwegs zeitgleich. Und dann eben mal anrufen konnte und sagen so, ey, ich steh hier an dem Startplatz. Kannst du mal Regenrad da checken? Ich hab hier kaum Empfang. Genau, das war das Erste. Und hat irgendwie trotzdem Spaß gemacht. Also so die Stimmung bei Hike & Fly ist unglaublich cool. Also ich wurde dann mit supportet von allen anderen Teams.

[01:00:06] Also jedes Supportauto, das vorbeikam, hat mir dann auch Essen gegeben und so dieses Ganze. Es ist irgendwie so, man ist, obwohl man eigentlich gegeneinander antritt, ist es mehr so, okay, wir stehen das jetzt gemeinsam durch irgendwie. Und das ja, war super cool. Und seitdem, mittlerweile habe ich dann natürlich eine super leichte Ausrüstung auch und es ist alles professioneller geworden. Wir haben den richtigen Support. Jetzt eben mit Jochen schon mehrfach, dass er Support für mich gemacht hat. Jetzt zum ersten Mal auch mit dem zweiten Supporter. Ich glaube, mittlerweile ist das alles ein bisschen mehr gewachsen, ein bisschen professioneller.

[01:00:46] **Lucian Haas:** War denn dann für dich so gefühlt diese X Slovenia, wo du sagst, ich habe durchgehalten? Ja. Also ich habe alle drei Tage durchgemacht. Du würdest auch sagen, irgendwie bringt das nichts mit meiner Ausrüstung. Das ist es ja nicht der Sinn der Sache dann letzten Endes. War das für dich so der Erfolg? Dass du auch gesehen hast, für dich, ah, ich halte durch und das ist der Erfolg, für den ich dann eigentlich gehe?

[01:01:09] **Celia Viermann:** Es ist ein großer Teil davon, ja. Also so dieses Durchhalten, die glaube ich bei allen in diesem Endurance -Sport, also diesen, ja, heißt ja schon irgendwie durchhalten, dieses, man stößt sehr schnell an die eigenen Grenzen. Also, weil man eben pusht bis an die Grenze und dann passiert es eben sehr schnell, dass man einfach merkt, boah, es wird schwer, es wird anstrengend und da dann durchzukommen, dann wird es irgendwann auch wieder leichter, lustigerweise, aber so durch diese schweren Stellen durchzukommen, dass es, ja, gibt einen unheimlich viel. Es macht alles intensiver, also so dieses, sich das erkämpfen und dann klappt dann irgendwie doch ein Flug und dann, also viele meiner schönsten Flüge sind, waren, wären Hike and Flys, obwohl es nur Abgleiter waren teilweise, aber so dieses Gefühl, das hat jetzt geklappt und da fliegt man oft in, in

[01:02:07] von Startplätzen, wo man sonst nie gestartet wäre und sieht Dinge, die man sonst nie gesehen hätte und das macht irgendwie alles so, so intensiv. Also es ist eine sehr, sehr intensive Erfahrung, vielleicht jedes Mal, egal, ob es gut läuft oder nicht, aber es ist wirklich eine ganz einmalige Erfahrung.

[01:02:25] **Lucian Haas:** Du hattest ja so gesehen auch mal, wenn ich das richtig weiß, einen, in Anführungszeichen, Misserfolg. Du hast mal bei den Eiger -Tour mitgemacht und musstest am zweiten Tag abbrechen oder hast abgebrochen. Wie hast du das erlebt und warum war das überhaupt?

[01:02:41] **Celia Viermann:** Da war es wirklich so, dass ich, dass ich mental am Ende war, also da, Eiger -Tour ist ein Viertagerinnen und das Besondere daran ist, dass es erstmal unsupported ist, also man ist alleine unterwegs, man muss sich auch selber darum kümmern, wo schläft man, also eben nochmal als zusätzliche Schwierigkeit auch, dass man so planen muss, dass man abends eine Hütte erreicht oder in irgendeiner Form schlafen kann und es funktioniert viel über, über Top -Landungen, also es gibt unheimlich viele Wendepunkte, was alles Hütten sind, also Berghütten. Man muss immer wieder an den Berghütten -Top landen, ein Selfie von sich machen, also das ist das, man steht da so vor der

[01:03:27] Berghütte, macht das Selfie und das, damit hat man den Wendepunkt genommen und dann geht's wieder, kann man da in der Regel raus starten und es geht wieder zum nächsten Wendepunkt und es ist ein unheimlich schneller Rhythmus, also weil immer wieder, man fliegt kurz, wieder landen, weiter geht's.

[01:03:42] Zwischendurch dann immer auch wieder laufen, also wirklich Höhenmeter, viele Höhenmeter wenn man es nicht ganz geschafft hat zu landen und dann das Ganze startet in Grindelwald, also die hohen Berge in den Alpen und also fantastisch von der Landschaft her, absolut super, aber eben wirklich, wirklich hohes Niveau. Dann war es so, dass am ersten Tag jetzt ein bisschen was schief gegangen, also bin mal abgesoffen, musste dann weiter, war ein bisschen hinten dran und der zweite Tag lief super, also lief richtig, richtig gut, bis wir dann irgendwie in der großen Gruppe standen wir an der Wildstobelhütte, also irgendwie vor den Gletschern am Hauptkamm und es war viel zu starker Nordwind und es war jetzt klar, okay, wir müssen über den Hauptkamm rüber, also der nächste

[01:04:32] Turnpoint war dann in Wallis und da war irgendwie so, ey, wir sind hier im Lee, es ist sau starker Wind, es ist irgendwie, und dann sind wir da trotzdem rausgestartet, also irgendwie so, okay, das geht irgendwie, es ging auch und dann hoch bis zur Wolke und mit Rückenwind rüber, immer auf den Hauptkamm und rüber über den Gletscher und das war gleichzeitig so fantastisch und so beängstigend dann so mit diesem megastarken Wind und dann da in den Abwind vom Gletscher rein und runter gewaschen und was auch immer und dann da ins Rodental, in den Talwind rein und dann saß ich dann irgendwann im Rodental und war so, okay, genug Abenteuer, das war's und da war einfach so von

der Intensität, was da in diesen zwei Tagen passiert ist, sowohl an

[01:05:21] Sachen, die ich da gesehen habe, an Hütten, die ich angefliegen bin und dann eben dieser Abschlussflug, dass ich gesagt habe, okay, ich bin jetzt einfach,

[01:05:34] ich saß da im Feld und habe gesagt, ich bewege mich keinen Meter mehr, ich bleibe jetzt hier einfach sitzen und ich glaube, ich saß zwei Stunden in diesem Feld und das war einfach so zu viel in dem Moment.

[01:05:47] **Lucian Haas:** War so Adrenalin -Overflow und sonst was alles?

[01:05:50] **Celia Viernann:** Ja, einfach auf vielen, vielen Ebenen so, dass ich sage, okay, das war wahrscheinlich über meinen Grenzen und einfach sagen, okay, wenn ich jetzt weitermache, dann wird's gefährlich oder ich weiß gar nicht, ob ich so viel gedacht habe, ich saß einfach und so im Nachhinein, das waren gleichzeitig so intensive, so tolles Erlebnis, aber auch so diese Grenzen, wirklich auch mal eine harte Grenze erleben, wo ich wirklich sage, okay, Schluss. So weit und nicht weiter. Es war gleichzeitig ein Misserfolg, weil ich eben aufgeben musste, aber auch was, was mich unheimlich weitergebracht hat, also sowohl fliegerisch als auch von dem, wie ich weiß, dass ich funktioniere.

[01:06:35] **Lucian Haas:** In diesem Jahr nimmst du dann an den X -Pier teil, also jetzt startet das im Juni, Mitte Juni. Was reizt dich da dran oder warum hast du gesagt, jetzt will ich auch noch ein quasi das, so gesehen, das zweitgrößte Hike -and -Fly -Rennen, da will ich jetzt auch schon mal teilnehmen?

[01:06:55] **Celia Viernann:** Es ist ein wahnsinniges Abenteuer. Einfach so dieses zu sagen, vom Atlantik zum Mittelmeer, die Pyrenäen entlang. Ich habe das vor Jahren mal mit dem Fahrrad gemacht und jetzt eben mit Hike -and -Fly ist einfach die Größe dieser Aufgabe reizt mich unheimlich. Ich sage jetzt, ich weiß viel besser, wie ich mit mir selber umgehen muss, also dass ich eben nicht an Tag 2 so weit push, dass ich nicht mehr kann, sondern eben dass ich sage, okay, ich bin jetzt besser vorbereitet im Sinne, ich weiß, wann ich langsamer machen muss, um durchzuhalten

[01:07:33] und eben auch fliegerisch nochmal deutlich weiterentwickelt seit letztem Jahr. Ja, und es ist einfach dieses

[01:07:43] Abenteuer mitzumachen, mitzuerleben, das ist irgendwie ein ganz großer Reiz. Ich kann es auch gar nicht sagen, es ist so ein bisschen, warum laufen Leute einen Marathon? Was ja eigentlich auch keinen Sinn macht. Aber so diese Challenge,

[01:07:56] irgendwas anzugehen, was man nicht weiß, ob man es schafft. Und das einfach mal zu probieren und versuchen, das durchzuhalten. Also das Ziel ist jetzt auch, am siebten Tag noch im Rennen zu sein, also bis zum Ende durchzuhalten.

[01:08:12] **Lucian Haas:** Also du hast nicht das Ziel, ich will unbedingt ins Ziel kommen, wenn es so käme, warum auch immer, weil das Wetter vielleicht auch so toll ist, man nicht so viel laufen muss, sondern viel fliegen kann, dann ist das noch realistisch, das in den sieben Tagen gut zu schaffen. Aber du würdest auch sagen, darauf kommt es gar nicht so, also dir kommt es nicht so darauf an, am Ende zu sagen, ich war Finisher im Ziel, sondern ich war Finisher von mir aus auch auf der Strecke, aber ich habe wirklich die sieben Tage durchgehalten.

[01:08:39] **Celia Viernann:** Also das Ziel wird schon sein, da so weit zu kommen, wie es irgendwie geht. Aber das Hauptziel ist eben, am Tag sieben noch kämpfen zu können, also am Tag sieben noch fliegen zu können, noch laufen zu können. Noch krabbeln zu können, wenn es sein muss und so weit zu kommen, wenn es, wie es irgendwie möglich ist. Natürlich mit dem Ziel, auch das Mittelmeer zu erreichen, wenn das irgendwie geht. Aber da spielen so viele Faktoren mit rein. Wenn das Wetter gut ist, geht das.

[01:09:11] Wenn es sieben Tage regnet oder stürmt, dann wird das Ganze schwierig. Genau, und dann das einfach das zu erleben, das durch dieses Rennen zu gehen, dieses Abenteuer erleben zu dürfen. Das ist das Große.

[01:09:28] **Lucian Haas:** Wenn man sich so die Hike and Fly Szene anguckt, die ist ja in Teilen sehr, jetzt schon fast zumindest so die Spitze ist ziemlich professionalisiert. Die auch sehr ernsthaft trainieren und so was und richtige Trainingspläne haben und die dann mal zum medizinischen Check gehen und sich genau durchchecken lassen und wo liegt ihre VO Max und keine Ahnung was. Also sie lauter solche Daten haben und damit dann sich einen Trainingsplan speziell zusammenstellen lassen und so was. Machst du sowas auch?

[01:09:57] **Celia Viernmann:** Ich habe es jetzt mal probiert mit einer Trainerin, das ist jetzt leider ein bisschen schief gegangen. Ich muss es nochmal mit jemand anderem probieren. Viel ist, dass wir im Moment einfach dieses Spiel spielen, also dass wir das Hike and Fly inszenieren. Nicht ganz so lang die Tage, aber dass wir sagen, okay, wir haben die Zeit, um die Strecken zu laufen, um Startplätze zu finden, um da zu fliegen. Also das Training ist das, was am Ende auch im Rennen relevant ist. Klar, wenn man jetzt gezielt, wenn man am Tag nur eine Stunde Zeit hat oder nur zwei Stunden Zeit hat, dann braucht man diese ganz speziellen Trainingspläne. Gerade hoffe ich, dass es einfach, indem man das trainiert, was dann am Ende auch gefordert wird, das auch ganz gut klappt, dass man dann mal auch Intervalle einbaut und sagt, okay, heute

[01:10:48] mache ich nicht so lang und dafür intensiver und so, das ist auch klar. Aber ich habe jetzt keinen komplett durchstrukturierten Trainingsplan.

[01:10:56] **Lucian Haas:** Aber als du dich beworben hast für diese XP, das war ja im Winter, da warst du wahrscheinlich auch gerade in Mexiko oder Guatemala oder sonst wo unterwegs, dann kriegst du die Nachricht, ja, du bist genommen und dann weißt du, okay, in einem halben Jahr habe ich ein großes Rennen, ist dann etwas, wo es bei dir im Kopf auch irgendwo Switch macht, wo du sagst, ja, dann habe ich überlegt, wie kann ich jetzt auch in Mexiko anfangen zu trainieren oder war das da noch gar kein Thema und du sagst, ich guide jetzt erstmal und erst, wenn ich Ende März wieder zurückkomme, dann überlege ich mal, wie ich mir ein vernünftiges Trainingsprogramm aufbauen kann.

[01:11:27] **Celia Viernmann:** Das ist zu kurz. Nur von Mai bis Juni das hochzutrainieren ist absolut unrealistisch. Also das dauert Jahre. Es ist so, dass ich auch bei Touren immer am Laufen bin. Jetzt zum Beispiel bei der

[01:11:46] Kolumbientour, die wir gemacht haben, bin ich zwei von drei Tagen morgens zum Startplatz gelaufen. Und das sind 900 Höhenmeter und 12 Kilometer. Also da kriegt man schon, wenn man es regelmäßig macht, ganz gut Training rein. Und auch in Mexiko bin ich zwischendurch dann manchmal je nachdem, wie es zeitlich passt, morgens schon am Laufen oder laufe in der Mittagspause. Da ist oft die Mittagspause ein bisschen länger. Und dass ich da dann zumindest so eine kurze Intensitätssession reinbekomme. Und das läuft das ganze Jahr über. Also das ist nicht so, dass das

[01:12:21] pausiert. Und jetzt eben, direkt vor dem Rennen, jetzt nochmal intensiver, aber so diese Grundfitness, da muss man das ganze Jahr über dran arbeiten. Auch da reicht nicht ein Jahr Training. Das ist einfach viel, viel, viel. Um die Ausdauer aufzubauen, um auch die Stabilität in Knien, in Gelenken, in das... Also viel ist, dass man keine Verletzung bekommt. Dass man nicht am Tag drei ausfällt, weil das Knie aufgibt oder sowas. Und das dauert, das aufzubauen. Das ist einfach viel. Aber

[01:12:53] **Lucian Haas:** wahrscheinlich hast du mit den anderen Aufgaben, die du noch hast, jetzt als Fluglehrerin oder sowas, ist dein Risiko, dich zu überzutrainieren, ist wahrscheinlich etwas geringer.

[01:13:04] **Celia Viernmann:** Das weiß ich gar nicht. Keine Ahnung. Man kann sich sehr schnell sehr kaputt machen, wenn man es darauf anlegt. Das Übertrainieren geht oft schneller, als man denkt. Also so dieses, gerade okay, ich habe jetzt mal einen freien Nachmittag, den freien Nachmittag gehe ich komplett rennen. Das ist nicht unbedingt eine gute Idee. Also je nachdem, wie fit man ist, je nachdem, wie... Also es geht relativ schnell, dass man sich irgendwie einen Knöchel ruiniert oder einen Knie ruiniert oder irgendwie sowas. Also das kann sehr schnell gehen.

[01:13:32] **Lucian Haas:** Jetzt bei den X -Bier. Soviel ich weiß, ist ja die Route zu dem Zeitpunkt, wo wir jetzt diesen Podcast aufnehmen, das ist Mitte Mai, da ist die Route noch gar nicht öffentlich bekannt. Wie trainierst du dann da drauf? Oder sagst du einfach, es gibt so die typische Route, die von den letzten Jahren und ich suche mir die Hauptberge, die es da so gibt. Ich will die auf alle vorher schon mal raufgelaufen sein.

[01:13:55] **Celia Viernmann:** Ja, es gibt typische Wendepunkte, die oft angefliegen werden. Wir haben die Routen von den letzten Jahren, wir haben auch die Tracks von den letzten Jahren und es gibt nur begrenzt viele Möglichkeiten, was den macht und da eben die spanische Seite, also man fliegt in der Regel entweder auf der spanischen oder auf der französischen Seite. Man muss eine hohe Basis haben, damit man direkt über den Hauptkamm fliegen kann. Der geht auch auf 400, das ist glaube ich der höchste. Und dann, ja, die möglichen Startplätze mal anlaufen oder es gibt ja viele,

aber einfach auch irgendwie die Geländestrukturen, wo sind die ausgestreckten Täler, wie funktionieren die Talwindssysteme hier. Manche funktionieren sehr anders.

[01:14:40] Also, jetzt irgendwann musste ich sehr lachen, weil in einer Geländebeschreibung stand, an thermisch aktiven Kragen kommt der Talwind von den Bergen. Okay. Talwind von den Bergen ist irgendwie komisch, aber es war tatsächlich so. Und dann kam dann, dann schwappt es von der anderen Seite rüber und dadurch, dass man eben hier in den Pyrenäen nur diesen einen Kamm hat und dann die Seitentäler orthogonal dazu ausgerichtet sind, kann es sein, dass der Wind dann von der anderen Seite stärker ist und rüberschwappt. Und so diese Phänomene dann kennenzulernen, das ist halt, das zu verstehen, wie hier das Wetter funktioniert, ist halt super interessant gerade.

[01:15:21] **Lucian Haas:** Du hast gesagt, wir haben auch die ganzen Tracks von den letzten Malen. Guckst du dir das auch sehr intensiv an? Also gehört das für deine Vorbereitung mit dazu, dass du sagst, also bist du vielleicht auch irgendwie so ein optischer Mensch, der sagt, ich kann mir so Karten einprägen und kann mir so gucken, wie da so ein Track da drüber lag und...

[01:15:40] **Celia Viermann:** Also nicht fotografisch in dem Sinne, dass ich das einmal sehe und danach das nachvollziehen kann, das nicht. Aber jetzt gerade dann zu sagen, okay, hier ist ein Gelände, sind die in den letzten Jahren eher Richtung Ebene oder eher Richtung Hauptgang, also wie tief sind die Linien geflogen worden, wo sind gute Thermikpunkte, das kann ich mir dann schon einprägen auch. Aber es funktioniert halt viel besser, wenn man im Gelände ist und sich dann wirklich auch klar machen kann, in dem Augenblick, in dem man die Berge sieht, dann sagen, okay, da sind die gestartet schon mal und da wurde gestartet. Im Rennen selber ist es dann so wetterabhängig, dass dann eh wieder alles anders ist. Aber einfach so es hilft unheimlich dabei, über Optionen schon mal nachzudenken, also schon mal Strategien zu formulieren.

[01:16:29] Das hilft sehr. Da sind wir gerade dabei. Also immer wieder auch sowohl Laufrouen, also wenn das Wetter wirklich richtig schlecht ist, jetzt hatten wir die letzten Tage, war hier so ein fast schon Föhnphänomen, also auf der französischen Seite Staudruck. Da hat es nur geregnet und geschneit. Und dann auf der spanischen Seite Fallwinde, aber kräftig. Also da brauchte man über Fliegen überhaupt nicht denken. Und dann an so Tagen muss man halt dann 80, 90, 100 Kilometer laufen. Und dann auch die Laufstrecken, was sind effektive Laufstrecken, wo sind Lücken, also wo sind Übergänge, wo man dann nicht mit 2000 Höhenmeter bezahlen muss, sondern wo man das Ganze mit 800 Höhenmeter abhandeln kann.

[01:17:15] Und so Sachen gehören auch zur Vorbereitung. Also dass man diese Pforten sich schon mal anschaut, wo kommt man gut durch. Und dann aber eben auch, wo sind die guten Flugrouen. Es gibt hier erstaunlich wenig Kanten, die man einfach entlang fliegen kann. Also diese Autobahnen wie in den Alpen, die gibt es hier fast gar nicht. Man muss immer irgendwie Talsprünge machen. Das so auszubasteln, wo gute Stellen sind, um zu springen und so weiter. Das ist so das, womit wir gerade beschäftigt sind. Und gerade noch ein Zweierteam. Bald kommt dann Matthias Harwald, der Dritte im Team, kommt dann auch dazu. Und dann können wir das zwei Wochen nochmal intensiver machen.

[01:17:57] **Lucian Haas:** Welche Rolle hat der dann?

[01:17:59] **Celia Viermann:** Zweiter Supporter. Also es ist so, dass allein die Aufgabe, den Piloten oder den Athleten zu verfolgen, ein Vollzeitjob ist. Also das Auto zu fahren und irgendwie halbwegs an der Stelle zu sein. Und es hilft schon, wenn es einfach zwei sind. Also dann, wir werden auch zwei Autos im Einsatz haben, dass man sagt, es kann so Pingpong gespielt werden. Also einer kann schon mal vorausfahren, kann auch schon mal sagen, okay, der Wind hier passt. Also es ist landbar zum Beispiel.

[01:18:27] Und Matthias wird auch viel Aufgabe haben, mit mir zu laufen. Also auch Material an den Startplatz zu bringen, beim Start zu helfen und so weiter. Also dann wirklich am Startplatz präsent zu sein.

[01:18:40] **Lucian Haas:** Du hast vorhin noch eine Sache gesagt, da wollte ich nochmal nachfragen. Du hast gesagt, ich habe mich im letzten Jahr auch nochmal fliegerisch sehr verbessert. Ja. In welcher Form? Also was hast du dann dich noch verbessert, wo du sagst, jetzt auch bei so einer X -Pier rechne ich mir vielleicht bessere Chancen aus als damals bei einer Eiger -Tour oder so?

[01:18:59] **Celia Viermann:** Ja, Top -Landen ist ein großer Punkt. Also einfach auch was, was ich jetzt gezielt einfach dann angefangen habe, mehr zu machen. Also zu sagen, okay, wie fliege ich eine schräge, eine auch angeströmte Wiese an, die eventuell dann auch thermischen Aufblick hat? Wie schaffe ich es da dann trotzdem irgendwie reinzukommen? Wie schaffe ich es mit auch kritischerem Wind irgendwie in den Winkel da rein zu landen? Da ist nochmal viel passiert. Und viel ist auch einfach Stressbewältigung im Flug. Also bin jetzt dann, wenn ich alleine geflogen bin, auch absichtlich mal anspruchsvollere Strecken geflogen. Also da ich viel mit Leuten fliege, fliege ich oft die sichereren Routen. Und dann eben, wenn ich alleine unterwegs war, gezielt dann mal die tieferen Sachen auch geflogen.

[01:19:47] Also dann zu sagen, okay, vieles geht man damit um, wenn man keinen Landeplatz hat. Was man natürlich mit Leuten nie macht. Also wenn ich jemanden dabei habe, fliege ich immer so, dass Landeplätze erreichbar sind. Aber dann für mich selber auch zu sagen, okay, ich komme mit dem Stress klar, dass ich gerade keinen Landeplatz habe. Dass ich in der Luft bleiben muss. Oder sonst geht es halt in den Baum. Aber so diese, diesen Stress wegzuschalten, ein Stück weit. Das habe ich im letzten Jahr auch, glaube ich, deutlich besser hinbekommen. Genau, das ist was, was hier sehr wichtig ist. Hier gibt es oft sehr wenig Landeplätze.

[01:20:23] **Lucian Haas:** Nun ist ja so ein Wettbewerb, hat nochmal so seine eigene Dynamik. Auch da, dadurch, dass du ja dann Konkurrenz hast. Also du hast andere Leute, die auch mitlaufen, die dich vielleicht auch unterstützen. Aber gleichzeitig sind es ja auch in irgendeiner Weise Konkurrenten. Siehst du die wirklich als, also ist das für dich etwas, was dich auch antreibt? So eine Konkurrenzsituation? Oder ist das etwas, wo du sagst, nee, für mich ist es eigentlich nur, ich bin meine Konkurrenz. Also ich will das durchhalten diese sieben Tage. Und bis zum Ende kommen. Und auf welchem Platz ich dann letzten Endes bin, ist mir völlig egal.

[01:20:59] **Celia Viermann:** Ja, es ist nicht ganz egal, aber es ist nicht die Hauptpriorität. Also schon so, dass man so viel gibt, wie es irgendwie geht. Das ist auch, wenn man überholt wird, ist es oft so.

[01:21:13] Wobei es bei mir so ist, dass ich oft am Tag eins langsamer bin und dann anfangs aufzuholen, was dann wieder cool ist, wenn man Leute überholt. Also das ist dann psychologisch wieder gut. Aber es ist nicht so, dass ich sage, boah, ich kämpfe da gegen die anderen. Also es ist auch so, dass wenn man sich trifft, also oft ist man dann auch wieder an den Startplätzen gemeinsam oder läuft aneinander vorbei oder es ist immer eine freundliche Interaktion. Also es ist immer ein abklatschen und einschlagen und sich miteinander beraten, was geht. Also es ist wirklich eher diese Herangehensweise, wir stecken jetzt alle zusammen in diesem Rennen und versuchen das so gut wie möglich irgendwie hinzukriegen. Wie das im Liegegeist Gaggle ist, keine Ahnung.

[01:22:00] Also die, die ganz vorne ums Podium fliegen. Aber ich glaube auch da ist es so, dass die sich gegenseitig beraten und einfach jeder nach bestem Können das irgendwie macht. Ich meine, es geht halt so viel um die eigenen Grenzen, was man selber machen kann, was startbar ist, was fliegbar ist. Und da ist es für jeden Piloten die Fähigkeiten so individuell und dementsprechend müssen die Entscheidungen auch so individuell sein. Dass es irgendwie mehr ein Miteinander ist als ein Gegeneinander. Das macht es irgendwie cool.

[01:22:37] **Lucian Haas:** Hast du denn trotzdem sowas wie ein Ergebnisziel auch im Vergleich zu den anderen, also so ein Rankingziel, dass du sagst ich würde aber schon, da starten jetzt über 40 Piloten, ich würde trotzdem gerne in die Top 20 kommen oder sowas. Also ist das noch ein Ziel oder wo du sagst vielleicht nicht das gesamte Feld, aber es gibt, ich weiß nicht, vier, fünf Frauen sind glaube ich dabei.

[01:23:01] **Celia Viermann:** Fünf Frauen sind dabei, ja.

[01:23:03] **Lucian Haas:** Dass du sagst, zumindest bei den Frauen will ich mindestens zweite werden oder so. Also gibt es auch solche Ziele noch oder spielt das gar keine Rolle für dich?

[01:23:12] **Celia Viermann:** Es ist untergeordnet irgendwie. Also ich weiß gar nicht, ob es überhaupt ein weibliches Podium gibt. Keine Ahnung. Es ist das erste Mal, dass so viele Frauen überhaupt mitmachen. Von daher machen wir viel mehr Gedanken über das Wetter, über die Route, über wie man fliegen kann, als wirklich darüber, was dann am Ende das Ranking sagt. Also ich weiß, dass ich nicht ums Podium mitfliegen werde, das ist einfach so weit entfernt, das wird nicht passieren. Mit den Piloten, die da mitmachen,

[01:23:45] das, ich glaube tatsächlich, wenn ich sage, okay, es ist der letzte Tag, ich bin noch dabei und ich bin aber die Letzte, die noch dabei ist, dann bin ich happy.

[01:23:59] Dass man dann trotzdem natürlich versucht, irgendwie Leute zu überholen und Ranking zu bekommen und so weiter, das ist was anderes. Aber es ist nicht, dass ich sage, das ist ein Misserfolg, wenn ich jetzt von denen, die noch dabei sind, Letzte werde. Also es ist so, dass ein Drittel des Feldes in der Regel ausscheidet, also dann irgendwann einfach nicht mehr kann. Dass viele, viele, viele gute Piloten auch immer wieder nicht ins Ziel kommen und aufgeben müssen und so weiter. Also da sind einfach so viele, so viele Dinge, die stimmen müssen, damit das Ganze funktioniert. Das ist einfach so viele Sachen, die schieß gehen können. Irgendwie ein verknackster Knöchel und das Ganze ist rum. Was beim Landen passieren kann, was aber auch einfach sein kann, dass man auf dem Stein ausrutscht. Und da kann so viel passieren.

[01:24:46] Das ist daher das Wichtigste ist eigentlich, dass wir sind da zu dritt im Team und wenn wir am letzten Tag noch Spaß haben, dann ist das alles gut.

[01:24:55] **Lucian Haas:** Wie du immer lächelst und strahlst, glaube ich, kann man mit dir auch wahrscheinlich wirklich nur sieben Tage zusammen dann immer Spaß haben. Ja. Da ist

[01:25:05] **Celia Viermann:** durchaus auch eher Ehrgeiz dabei.

[01:25:07] **Lucian Haas:** Ah, da kommt dann doch noch ein bisschen der Ehrgeiz. Kommt dann doch. Auf diese XB hast du dich jetzt ziemlich lange dann auch vorbereitet oder investierst ja jetzt auch viel Zeit. Also jetzt vor den XB bist du schon die ganze Zeit in den Pyrenäen und guckst dir das an und trainierst und sonstiges. Könntest du dir vorstellen, ich kenne das von, oder habe das von so ein paar X -Alps -Leuten schon gehört, die dann auch so lange noch viel, viel mehr trainiert haben, dafür und dann ist das vorbei und dann fällt man vielleicht in so ein Loch, weil so ein bisschen der Sinn des Lebens in dem Moment fällt. Befürchtest du sowas bei dir?

[01:25:37] **Celia Viermann:** Hoffentlich nicht. Kann schon passieren, ja. Das Gute ist, dass ich relativ zeitnah danach einen Einsatz beim Sicherheitstraining habe, also dass da gar nicht so die Zeit ist, in so ein Riesenloch zu fallen und es dann auch relativ zügig weitergeht mit Touren und so weiter. Also da ist dann nicht so das große Nichts. Ja, also man hört es immer wieder, sowohl von X -Alps oder auch Marathons, große Rennen, die die Leute sich vorgenommen haben, dass danach dieses Durchsacken kommt und wie immer, ich glaube, wenn das so viele Leute haben, dann ist das wahrscheinlich was, was tief in uns reingebaut ist und da ist, glaube ich, dann niemand vorgesichert, dass das passieren kann. Ich hoffe, dass es nicht so stark ausfällt.

[01:26:22] Wenn es kommt, dann muss man damit umgehen und dann wieder neue Motivation finden.

[01:26:28] **Lucian Haas:** Dann letzte Frage. Ich gehe mal davon aus, dass du in irgendeiner Weise Erfolg hast bei den X -Pier.

[01:26:33] **Celia Viermann:** Das ist schön. Auch wenn es nur der

[01:26:34] **Lucian Haas:** Erfolg ist, durchzuhalten und nicht zu sagen, ein Ranking -Erfolg oder sonst was, aber dass du das für dich als Erfolg erlebst und das Durchhalten ist ja wirklich bei sowas dann auch schon der Erfolg. Und dann kommt eigentlich immer die Sache, ja, wenn sie schon die X -Pier macht, denkst du auch an die X -Alps? Also wäre das auch noch eine nächste Option quasi? Würdest du dich dann für 2027 für die X -Alps bewerben? Oder ist das etwas, wo du sagst, nee, das ist eine Nummer zu groß für mich oder das ist etwas, wo ich sage, diese zwei, also so viel investieren auch an Zeit dann dafür für diese zwei Wochen, die dann da laufen, das passt eigentlich dann nicht mehr in mein Gleitschirm -Normadenleben.

[01:27:12] **Celia Viermann:** Ja, also der Vorteil am Normadenleben ist, dass man Entscheidungen immer relativ spontan treffen kann. Also das X -Pier ist jetzt definitiv auch, um rauszufinden, ob so große Rennen was sind. Also für mich, ob das einfach zu groß ist, die Nummer, ob dieses Abenteuer was ist, was mir Spaß macht, wo es auch dem Team Spaß macht. Und dann weiter haben wir noch gar nicht gedacht. Also haben wir auch nicht drüber gesprochen, ob es dann eine Option ist, dann später über X -Alps. Der Gedanke ist manchmal da, aber irgendwie nur so als erstmal X -Pier und dann schauen. Also es kann durchaus sein, dass wenn X -Pier gut läuft und so weiter, dass wir dann anfangen da

über X -Alps zu reden. Ist natürlich auch finanziell immer nochmal ein Riesending. X -Alps ist glaube ich nochmal

[01:27:58] deutlich kostspieliger als X -Pier. Also auch X -Pier ist schon was ist alles an Vorbereitung, an Material, an Fahrzeug, an die ollen Spritpreise, ist finanziell ein Riesending. Da muss man einfach schauen. Erstmal X -Pier, das ist erstmal jetzt das Abenteuer, was auf jeden Fall stattfinden wird, was ansteht. Und was dann weiter passiert, da fangen wir an drüber zu reden, wenn wir wissen, wie X -Pier gelaufen ist. Wenn es Spaß gemacht hat. Wenn es keinen Spaß macht, macht es keinen Sinn.

[01:28:30] **Lucian Haas:** Gut Celia, dann wünsche ich dir zum einen X -Pier möge Spaß machen. B, X -Pier möge so enden, dass du die sieben Tage auch wirklich durchhältst und am Ende sagst, es war zumindest dieses Ziel habe ich erreicht und in Erfolg. Vielleicht kommst du am Ende auch noch zu einem wie auch immer gearteten Ranking -Erfolg, wo man sagen kann, vielleicht gibt, also ich könnte mir schon vorstellen, dass die Spanier sagen, wenn wir schon fünf Frauen dabei haben, dann machen wir auch auf jeden Fall ein Frauenpodium. Ich glaube, das lassen die sich nicht nehmen. Würde ich jetzt mal so sagen. Aber vielleicht stehst du dann auch da irgendwo auf dem Frauenpodium und sowas. Drücke ich dir auf jeden Fall die Daumen dafür und danke erstmal für das Erzählen über das Nomadenleben, also guiding Nomadenleben bis hin zum ehrgeizigen Nomadenleben, was das sportliche Ehrgeiz dann entsprechend betrifft.

[01:29:18] **Celia Viermann:** Vielen Dank Lucia. Sehr

[01:29:20] **Lucian Haas:** gerne.

[01:29:24] Weiterführende Links zu dieser Episode findest du in den Shownotes.

[01:29:29] Podz-Glitz ist der Podcast des Gleitschirmblogs Lu-Glitz. 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 Rückmeldungen meiner Hörer und Leser weiß ich, dass viele Lu-Glitz und Podz-Glitz als wichtige und unabhängige Infokanäle sehr schätzen. Vielleicht geht es dir ja auch so. Für mich ist beides nicht nur Passion, sondern auch Teil meiner Lebensgrundlage. Leider habe ich noch nicht im Lotto gewonnen oder ein fettes Erbe auf dem Konto. Deshalb muss ich noch schauen, dass die Zeit, die ich hier hineinstecke, mit mehr als nur intrinsischen Spaß und freundlichen Worten honoriert wird.

[01:30:21] Und hier kommst du ins Spiel. Wenn du regelmäßig Podz-Glitz hörst und Lu-Glitz 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. Alle nötigen Infos und Links findest du auf der Seite www.Lu-Glitz.blogspot.com unter dem Punkt Fördern. 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, vor allem aber, bleib safe und 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

Celia Viermann no longer has a permanent home as a flight instructor and XC-Guide. Insights into a flight-centered life

Imagine you studied physics, are even working on your doctorate in a field as complex as quantum physics. Then you take a paragliding course. And when you spiral up in a thermal for the first time, it's over for you. Flying doesn't let go of you anymore, but from then on, it completely dominates your thinking. Instead of the lab, it pulls you into the world to go into the air everywhere.

This is the beginning of the story of Celia Viermann. In this episode 187 of Podz-Glitz, the 36-year-old from Heidelberg tells not only about it, but also about how she today, five years later, as a kind of nomadic flight instructor, without a permanent home, is constantly on the move between Latin America and Europe to bring flight groups closer to cross-country flying.

Alongside this, she also finds the time and motivation to compete in Hike-and-Fly competitions. This summer 2026, she will participate in the X-Pyr across the Pyrenees. How Celia trains for this and what ambition she develops in the process is also what this podcast episode is about.

Music of this episode:

Track: Turn in the Sun | Künstler: Simon Herody

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

Lu-Glitz Links:

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

LINKS to Celia Viermann

- Celia Viermann on Instagram: <https://www.instagram.com/vengeja>
- Flight school Airtouch: <https://www.wemakeyoufly.de/>
- X-Pyr: <https://x-pyr.com/>
- Celia's team page at the X-Pyr: https://x-pyr.com/x_team/celia-viermann/

Transcript

[00:00:01] **Celia Viermann:** The task of security—not even the task of the apartment right now, but simply moving away from a relatively pre-planned or well-structured career path, like "hopefully I won't go bankrupt this year," into a weather-dependent job where income is often difficult to predict, simply not knowing what happens in future planning,

where it all leads. It's just more of this living in the moment, which is something many people can't really relate to—this decision to choose adventure. And at the same time, there are people who say, "Hey, I'd love to do something like that too."

[00:00:58] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:01:02] **Celia Viernmann:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:05] **Lucian Haas:** Today with Celia Viernmann. And I am Lucian Haas.

[00:01:13] Imagine you studied physics, you're even working on your doctorate in... such a complex field as quantum physics, then you take a paraglider course and the first time you spiral into a thermal, it changes everything for you. Flying doesn't let go of you anymore; from then on, it completely dominates your thinking. Instead of the lab, it pulls you out into the world to go into the air everywhere.

[00:01:40] This is the beginning of Celia Viernmann's story. In this episode 187 of Podz-Glidz, the 36-year-old from Heidelberg doesn't just tell us about it, but also about how she is today, five years later, as a sort of nomadic flight instructor without a permanent home, constantly on the move between Latin America and Europe to introduce flight groups to cross-country flying.

[00:02:06] Besides, she also finds the time and motivation to enter Hike-and-Fly competitions. This summer 2026, she will participate in the X-Pyr, crossing the Pyrenees. We'll see how Celia trains for this and what her ambitions are in the coming years. That's also what this podcast episode is about.

[00:02:28] By the way, I can only present such stimulating conversations because there are sponsors who financially support my work on the podcast and blog. Join in. You can find out how on the paraglider Rock Nuglides, specifically on the "Support" page.

[00:02:48] Celia, looking at your life, I get the impression you could be described as a paraglider nomad. Do you see yourself that way too?

[00:03:00] **Celia Viernmann:** Yes, definitely. Just by the fact that I'm rarely in one place for longer than a few weeks and then I keep changing locations. Yeah, it is, it's a bit of nomadism. It's softened by the fact that I keep going back to similar places. So, back to Mexico again, back to North Macedonia again, back to Colombia again. And I already know so many, many people there by now. And now it feels more like I have many different homes that I go to one after the other. But it's definitely also this nomadism, that the change of location is part of it and that it's like a little fresh start every time. But that's also very, very nice. It makes it very varied.

[00:03:47] **Lucian Haas:** Is there still a place where you'd say, that's my main home, or whatever you'd call it?

[00:03:59] **Celia Viernmann:** So, I have some friends in Heidelberg. My father also still lives there. That's where I went to university. That's still like the main base. But in terms of time, my main base is Mexico now. So, in the sense that I'd say the place where I spend the most time, where I also feel very at home, that's Mexico. But in Germany, it's Heidelberg.

[00:04:25] **Lucian Haas:** So Heidelberg would be the genetic home, let's say. Or where you'd say, I'm still family-wise at home there. But if you took the pilot community—the pilot family—you'd say that one comes more from Mexico.

[00:04:41] **Celia Viernmann:** Exactly, that's mainly Mexico.

[00:04:43] **Lucian Haas:** How did Mexico become a sort of home base for you? At least for part of every year. How long do you actually spend there each time?

[00:04:55] **Celia Viernmann:** So Mexico is the winter base. I fly in in October, usually to Mexico in early November, and I'm there until March or early April. From there, I also go to Guatemala and Colombia in between, but I always go back to Mexico. So the long flights are to and from Mexico. And in terms of flying, I'm there for about two and a half months. And it was really a coincidence that I came to Mexico. I mean, at some point in the first year when I started flying very intensively, and then winter came, it was somehow clear that I had to go somewhere warm. I had already

cancelled my apartment by then and was living in my car. And it was getting cold, very cold.

[00:05:41] And then it became clear that I had to go somewhere where I could fly over the winter. And a few months before, I had coincidentally met Jochen Henrichs at a campsite in Slovenia, who has his own flight school and has been offering tours to Mexico for, I believe, almost 20 years.

[00:06:01] **Lucian Haas:** Airtouch Flight School, right?

[00:06:03] **Celia Viermann:** Airtouch flight school, exactly. Airtouch flight school, which I'm working for now. And back then he said, "Come to Mexico, it's cool, you can fly every day." Which is actually true. I mean, we didn't have any, well, one day was cancelled this season. But otherwise, it's really flyable every day.

[00:06:23] And then I asked if I could come for like two weeks. I'd like to fly along for two weeks. And in the end, it turned into like three months that I spent in Mexico. Yeah, since then, Mexico has kind of become my home. Partly because I also work for Airtouch and go back every year. But also simply because the flying community there is sensational. Just super, super nice pilots. Well, yeah, it's hard to describe, you have to experience it. But really, really, really, really cool personalities, and also how this community as a whole interacts is just super nice. But

[00:07:01] **Lucian Haas:** Is that a place in Mexico where you're mainly based? Like Valle de Bravo or something else? Or do you, as Airtouch, offer tours where you said you basically tour across Mexico and fly in the north, fly in the south, or whatever?

[00:07:15] **Celia Viermann:** Both, both. So, our main tour is in Valle de Bravo, which is like the aviation Mecca in Mexico. And flying every day, that's only in Valle de Bravo. Everything else doesn't have quite that same microclimate. Yes. We're also in Tapalpa a lot, we're in Colima, we're in Fortín de las Flores, and since last year, at the beginning of this year, we've also had a tour on offer where we travel around. So, we visit different flight areas within two weeks and try to show more of the country. And the community is totally networked. It's like everyone hangs out in all the flight areas and everyone knows each other.

[00:07:59] **Lucian Haas:** And they already know. Oh, the Germans are coming again, AirTouch. Or are you practically half-Mexican by now? Have you adapted into the community so much that they say it's not really a German flight school that just flies in here somehow, but that you're actually part of it? Yeah,

[00:08:14] **Celia Viermann:** Funny enough, what people always say is, "Advance is coming," because we often have demos from Advance with us. So we're an Advance school. And then it's always, "Oh, Advance is coming again, Advance is coming again." Otherwise, it's... And then Jochen and Celia arrive. So it's definitely linked to the names, that they know us all. And exactly, the Germans too, sometimes. The Germans are back. But above all, really the names.

[00:08:45] **Lucian Haas:** You're working for Jochen Henrichs, or rather for AirTouch, as a flight instructor. As a flight instructor. But if I remember correctly, I think you started your license in 2021.

[00:08:58] Yeah. Tell me briefly, how did it happen that you... went so quickly from "I'm starting to fly, I'll give it a try" to saying that flying is definitely your life, in the sense that it now makes up your entire professional life.

[00:09:14] **Celia Viermann:** Yes, it happened very quickly. It was just that at the time I learned to fly, I was still working at the university.

[00:09:24] **Lucian Haas:** You studied physics, right?

[00:09:25] **Celia Viermann:** Exactly, I studied physics and I have... And

[00:09:27] **Lucian Haas:** Also, you have a PhD? Yes. That means you're a Doctor of Physics?

[00:09:30] **Celia Viermann:** Yes. I have a PhD in physics.

[00:09:33] **Lucian Haas:** That's nice, a flight instructor with a PhD. There probably aren't many of those, but okay, go on. You got your doctorate and somehow ended up flying. How did that happen?

[00:09:43] **Celia Viernmann:** Exactly. So it was the final year of my doctorate when I basically said, for a summer vacation, I'll clear my head for two weeks. I signed up for an intensive course. So the typical promise of getting your A-license in two weeks didn't quite work out. But somehow, that was the... yeah, the starting point. And then I spent two weeks really in the Allgäu with Oase, that was the school back then. Flying, flying, flying.

[00:10:12] And then I came back and didn't talk about anything else. So it was like, in the lab, okay, quantum mechanics is great and the atoms do this and that and whatever. But have you ever tried paragliding? You absolutely have to try it. And that kind of went on all winter. And during that time, I did my doctorate... I wrote it up, submitted it, defended it, and all that. And then it was in June, early June, I submitted it. And then it was clear, okay, now comes a free summer. So, somehow take a bit of time and then decide what happens next. Like, whether I enter the professional world, in industry, or stay in research or something like that. But for now, the plan was hiking, cycling, paragliding.

[00:11:01] And I had also signed up for a guided paragliding tour. And I had my first thermals flight there. So, for the first time, I was caught in thermals over a launch site... And then it was over. In hindsight, I'm relatively glad that I finished trying everything first and then had my thermals flight. Otherwise, I think it would have been critical.

[00:11:19] **Lucian Haas:** It could have happened—if you had already done a thermal turn before, you would have said, I'll just throw this out. Right before the end. I wouldn't even be defending my thesis anymore.

[00:11:30] **Celia Viernmann:** Alright guys, I'm out.

[00:11:31] **Lucian Haas:** What was it that blew your mind? What did

[00:11:34] **Celia Viernmann:** what flashed you so much

[00:11:34] **Lucian Haas:** from thermals flying, that you're saying, is that it now?

[00:11:38] **Celia Viernmann:** It's somehow this freedom of flying. Every time you're up in the air, I still find it incredible that it's even possible. That with just a piece of, let's put it provocatively, cloth and a few ropes, and then with the warm air—with what's created by the weather, by the sunlight—you suddenly have these possibilities to take off with such lightness and speed. The views you get, how you suddenly see the world completely differently, and how everything changes within seconds. I still find that incredibly fascinating.

[00:12:25] **Lucian Haas:** Well, you're a physicist. And as a physicist, you should actually be able to explain it very well. Yes. The connections. I mean, weather is basically a lot of physics at its core, what's behind it. Yes. Aerodynamics is a lot of physics. Yes. And other things. Still, for you, it's a miracle.

[00:12:46] **Celia Viernmann:** Yeah. So

[00:12:48] **Lucian Haas:** at least it sounds that way. It

[00:12:49] **Celia Viernmann:** there's still the difference between being able to explain something and being able to understand it. So somehow, I don't know, it sounds stupid on an emotional level, but somehow, just because it's in the foreground in the formulas and just because it's mathematically possible, it still exists and we get to experience it. And that difference is, I find it, extremely significant again. Yeah, it's hard to describe. But it's just that feeling you have in the air, I find it so different from anything else you experience in everyday life.

[00:13:28] And yes, there are people who immediately understand what I mean. Those are often the ones who are also captivated by flying. And... yeah, somehow this freedom, also how precise you can be on the brake and how much of an impact that has, like how easy, how effortless you suddenly fly, even though we're actually not doing anything in the flying itself. And that it's physically possible, that there are formulas behind it, that's all fine. But that we actually get to experience it is something so unique.

[00:14:07] **Lucian Haas:** With your physics studies. It just sounded like you even did something like quantum physics. Did I hear that right? So, things where you'd say that ordinary pilots—no, not ordinary people—can't understand that either. Or even many physicists say, okay, quantum physics, we can explain a bit of it, but we still don't understand a lot of it, what's actually really happening there.

[00:14:33] Would you say that this search for the incomprehensible, or... yes, where you only approach things partially with an idea or a feeling, is what fascinates you so much? I mean, what fascinated you about physics, and what then also fascinates you about flying?

[00:14:49] **Celia Viernmann:** Yes, it's this understanding of complex systems. So quantum mechanics is intuitive, but only once you've learned it. Our normal everyday intuition fails completely. And you have to relearn it. It's a bit like that with flying, too; our intuition from everyday life fails. Because this system of thermals, of wind, we just haven't experienced that before. It's such a completely new world. And thinking your way back into it, developing an intuition for it. The formulas are relatively simple. So the formulas that determine fluid dynamics are relatively short. But the phenomena that grow out of them are incredibly complex.

[00:15:35] And it's actually still one of the most complex problems in physics. I mean, it's not simple physics at all. And developing the intuition for it is something I enjoyed very, very much in physics—I think it was my strength there. And now in flying, it's on a completely different level. Because you feel it directly. Because every decision has a direct impact. Because you get immediate feedback on what just happened. And that's what makes it so great.

[00:16:06] **Lucian Haas:** What did your physics colleagues say, or maybe your father, when you said, I've finished my physics career with the doctorate, but I'm dropping it for now. I'm giving up my apartment, I'm going to travel nomadically, and I'm basically just going paragliding to find my luck, my intuition, or whatever, and put that into practice. Was that understandable to them in any way, or did they just say, okay, now Celia has completely lost her mind?

[00:16:40] **Celia Viernmann:** Yeah, very different. So there are people who think it's cool that I dared to take that step, to some extent. Basically, to say, okay, what I've worked toward for years is finished, I'm doing something completely different now. Of course, there are also some who say, hey, are you crazy? Why, you've put so much time into this, so much time and effort, and you've learned all of this and now you can't do much more. You could just find a comfortable, well-paid job without any problems, and instead, you're starting to tour the world. I'm just talking to the ones who think it's cool.

[00:17:23] **Lucian Haas:** That's also a good solution, of course. For the people who see you from the outside, what's the main difficulty for them—that you've basically given up your career, the physics career, or that you've given up your lifestyle? Um... So, you say you gave up your apartment and said you're only living in a car for now and driving around in it, and then, okay, if you're in Mexico, you probably have some accommodation where you stay, but that's only rented for that specific time or something. But the fact that you say you no longer have a home in the form of an apartment, a little house, whatever it is, where you say, "That's my base." Yeah. What is harder for people to take?

[00:18:10] **Celia Viernmann:** It varies a lot. So, at some point, I was told about a lunch at the Physics Institute where someone mentioned that I had completely stopped doing physics, and apparently, that lunch was ended. Aha. Because several professors were like, "What, that can't be true," and then apparently it was over. They rushed out and then it was... I mean, I didn't experience it myself, I just heard about it.

[00:18:38] **Lucian Haas:** So, basically a huge shock. A

[00:18:41] **Celia Viernmann:** huge shock. That was the—that's the physics side. There, physics is the most important thing there is, and then giving up physics is just not an option. For normal people or non-physicists, it's the main thing, the task of security. So, it's not even about the apartment right now, but simply moving away from a relatively pre-planned career path or a relatively well-structured career path into

[00:19:16] Hopefully, I won't go broke this year. I mean, it's just a weather-dependent job where the income is often difficult. I mean, everyone knows flight instructors aren't exactly known for being incredibly rich. And just not knowing what happens in two years, what happens in terms of future planning, where is all this leading? It's about choosing to live more in the moment, of course accepting that it's colder at night, that it's a lot of giving up comfort—that's something many people can't really wrap their heads around. So, this decision for adventure. And at the same time, there are people who say, hey, I'd love to do something like that too.

[00:20:03] Actually, I've met many people who say, "Hey, I'd love to do that. I think it's cool that you're doing it." And many who maybe dream of it too, but don't dare to take the step. So, yeah, there are really very, very different reactions.

[00:20:20] **Lucian Haas:** Why did you actually make such a hard cut? You could have also said, I'll try to somehow, I don't know, combine them. I'll do something with physics and I'll still fly, maybe just for myself, but I'll take a bit more time for it, or, sure, I might do some flight instructing, but only for two months in the winter, I'll go to Mexico and do something there, and for the rest of the year, I'll have my steady physicist job and no idea what one can do in the industry accordingly or something. Why wasn't that an option for you? Or was it, but it just hasn't happened yet?

[00:20:57] **Celia Viernmann:** I'm not really the type of person for compromises. Like, I often have this one thing I'm focused on, and so much goes into it that there's just no room left for much else. That was the case with physics, too—when I said, okay, I want to do physics and get my PhD, I put 100% into that, and then flying was so present that it was clear, okay, doing it on the side isn't going to work. When you're thinking about that thing all the time, when you're dreaming about getting back into the air all the time, it was so strong that I said, okay, I don't want to try to balance it out.

[00:21:44] I want to really give it my all and see if it works. And so far, it is working, and hopefully, it will for much longer.

[00:21:52] **Lucian Haas:** It almost sounds a bit like I should be negative about it, like some kind of addiction. Yeah, in the sense that I think about it all the time and I have to have it again, like the next flight shot has to get into my brain or something. Why do you think your brain reacts so much to flying? I mean, I don't get that into flying that much; I'd love to fly too, but the question is whether I'd say, okay, I'm dropping everything else just for that. But you did it. So what would you say, how is your brain structured that it says,

[00:22:27] **Celia Viernmann:** I need this? That's for the biologists, I have no idea.

[00:22:33] I think, to some extent, it was because it was actually a time when I was going through a lot of change, like when I finished my doctorate and so on. It's possible that if I had been in a more stable job at that moment, it would have turned out differently or at a different time. But at that moment, I didn't even think about it. It was somehow an obvious decision to just go completely into paragliding.

[00:23:02] **Lucian Haas:** That means you didn't dream of some kind of free nomadic life before, but rather it grew out of this impulse of paragliding, where you say, okay, I can only live this dream of paragliding by completely freeing myself from everything else.

[00:23:21] **Celia Viernmann:** Yeah, so it's not like I...

[00:23:25] So, normal life doesn't feel like a sacrifice; on the contrary, it's something I really like and enjoy a lot. Even before that, I'd done things like canceling my apartment lease, getting on my bike, and riding to Portugal for two months without knowing what I'd do immediately after. That was between, well, before I started my doctorate. So, there were always these impulses before that too. And it's also the case that I always liked changing locations in advance—whether it was moving house or something like that; the tendencies were definitely already there. This didn't just come completely out of the blue.

[00:24:12] But I never really thought about it. It was always like, okay, this is how life works. You have an apartment. You have a circle of people. Everything was nicely organized in its own way. And then, somehow, the courage to leave that conventional path. I don't think I would have had that back then. Everything had to build up first. And then, at that point, everything just clicked.

[00:24:37] **Lucian Haas:** But when you gave it all up, you weren't a flight instructor or anything like that yet; you just said, I'm going to go fly. Was it already clear to you then, okay, if I want to go fly, I have to find a job in that field, build a professional standing so I can say I can really fly, and then make it my life's work? Was it like you said, then I'm going to go all in on this strategically, and I also know I have to become a flight instructor and so on?

[00:25:09] **Celia Viernmann:** Yes, so the idea of becoming a flight instructor came up very, very quickly.

[00:25:17] I started working with Papillon. They have, in principle, a growth program. So you're more of a supporter, they call it, meaning you help out at the launch site and then basically start learning to be a flight instructor. And relatively early in my aviation career, I ended up at Papillon for my B license and met Johannes Künstler there, who helped me a lot and taught me a lot. And at some point, he also asked, hey, don't you actually want to become a flight instructor? And from then on, I was basically in this training.

[00:25:56] **Lucian Haas:** Was that like a seed in your head, where someone said, don't you want to become a flight instructor? And then it goes boom, the little atomic bomb in your head goes off and says, yeah, I think that's it.

[00:26:07] **Celia Viernann:** right now. Exactly, let's go. I'm all in.

[00:26:12] It didn't take much. It always happened very quickly. But then the problem was that I wasn't even allowed to become a flight instructor assistant yet. There's a two-year waiting period. You have to have your A-license for two years before you're even admitted to those courses. And we tried to somehow get a special arrangement or something, but there was nothing to be done. So it really was the hard limit.

[00:26:37] **Lucian Haas:** That means it was probably the financial hard limit for you too, because you're saying I have to somehow hold out here, I have to make it as a pilot, and maybe I can earn a little extra as a supporter, but that's not really something you can live off of.

[00:26:53] **Celia Viernann:** Exactly. That

[00:26:54] **Lucian Haas:** So you also put your savings into that?

[00:26:56] **Celia Viernann:** Yes. Oh yes. Exactly. Thankfully, I still had some savings, specifically from the Corona period when you couldn't spend money but were still earning it; I had saved some up and was able to use that. But a big thing was really just living as cheaply as possible. So, I canceled my apartment, moved into my mother's car back then—an Opel Astra—so the seat height wasn't great, but it had a long wheelbase, so you could lie in there stretched out.

[00:27:32] How

[00:27:33] **Lucian Haas:** How long have you been living in this Astra?

[00:27:36] **Celia Viernann:** Two and a half years.

[00:27:38] **Lucian Haas:** Two and a half years in the Astra? Yeah. I mean, an Astra is like, basically a moving home, but basically like sleeping under a bridge, in a way, right?

[00:27:48] **Celia Viernann:** Yeah. Yeah, you still have a roof. So

[00:27:51] **Lucian Haas:** for everything you actually have to do, you first have to go out. Yes. I mean, you don't have a kitchen, you don't have a toilet, you don't have anything.

[00:28:01] **Celia Viernann:** No. Yeah.

[00:28:03] So you find surprisingly many tricks over time on how to somehow make it work.

[00:28:10] But yeah, well, getting dressed eventually happened in the car, but washing and all that, you have to go outside. Definitely. You have

[00:28:18] **Lucian Haas:** Did you ever think during that time, at some point in between, why am I doing this to myself? Or was your will to paraglide so great that you said, no, this is just part of the freedom. This is just how this life is.

[00:28:34] **Celia Viernann:** Of course, there were moments. I mean, at one point—and that was also a very funny moment at the same time—it just wasn't... I was sick and lying in the car and actually had a really, really high fever for a few days. And I think it was three or four degrees outside. So it was really cold.

[00:28:55] **Lucian Haas:** Did you have a secondary heater? No. So it was three or four degrees outside, and inside with your breath and everything else, you probably brought it up to ten in the car? Yes, but

[00:29:04] **Celia Viernmann:** It was warmer under the blankets. Lots of blankets. And then there came the point where I said, okay, I have to drive to a supermarket, I need something to eat. And I somehow drove to the supermarket and turned on the heater, and it got warm, and then I turned the car off and just sat there in the car for a bit, enjoying how warm it was with the blower. And then suddenly the car died and the battery was dead. And then I was standing there in the drizzle in this Aldi parking lot, begging people if they could give me a jump-start with some kind of feverish desperation. And that was one of those moments where I thought, hey, you could just have it cozy.

[00:29:49] But shortly after, it was like, hey, this is the life you chose. And life is so much better for me than sitting in a lab. So there were never long phases where I'd say, hey, why are you doing this? But there are always these brief moments. When you're wet, when it's cold, when you think, oh, why? But overall, no.

[00:30:12] **Lucian Haas:** Now you're driving a converted Traffic, I think, so a slightly larger car. Why? Why did it take so long? I mean, if I imagine it, I'd be like an Astra. I can imagine that; I've slept in my car several times when I was traveling or something. But now to say, occasionally sleeping, or to say I'm living in it for two and a half years. Why didn't you say sooner, okay, if I'm going all in, then at least in a frame where I can also sit in my home?

[00:30:44] **Celia Viernmann:** Yeah, for a large part, it was just financial. I mean, the Opel was a working solution, and then at some point it died, so it wasn't a working solution anymore. And then it was just, okay, if a new car has to be bought anyway, then, thank God, it's a Telekom car—Telekom offloads their fleet from time to time, and then you get good cars that are already about 80 percent outfitted at relatively good prices. And I just got lucky that I managed to get one like that.

[00:31:21] **Lucian Haas:** And you've been driving it ever since.

[00:31:24] **Celia Viernmann:** Yes, much more comfort than standing on a slope, that's great.

[00:31:31] **Lucian Haas:** Now, tell me about your existence as a flight instructor. If I'm seeing or understanding this correctly, you don't give classic training courses, like a basic course or something. You're not standing on the practice slope with some people; instead, as a flight instructor, you're basically just a supervisor for Flugreisen. And then you're only with Flugreisen. Before

[00:31:53] **Celia Viernmann:** ...all of that, yes.

[00:31:54] **Lucian Haas:** What is your role as a flight instructor then? What do you want to pass on to your students?

[00:32:00] **Celia Viernmann:** It's various things. So the only thing we always try to achieve is relaxed take-offs, relaxed landings. That's why we say relaxed—because relaxed is also safe. Relaxed always means you're in control. The pilot has control over the glider, and it's not the glider controlling what happens. And the pilot is still somehow scrambling behind it, hoping that it goes well. That's why relaxed take-offs, relaxed landings. How you get there exactly is a bit different for everyone, depending on where the stress factor comes from. And we always try to work on that a lot. We're always happy when pilots accept that. So many also say, hey, I just want to fly here and leave me alone.

[00:32:45] Then you only intervene if it gets dangerous. But that's the standard we set, saying, okay, these are the basic requirements, these are the basic requirements. And then, what I especially enjoy is flying cross-country with people. Taking people on cross-country flights. Then saying, okay, I'm your thermals joker. So I'll go into thermals among you. I'll do a spiral out or put my ears on and make sure I get under the people to mark the thermals. And then cross-country flying suddenly becomes very easy. If you can fly thermals a bit and then have someone marking routes, marking thermals, then people suddenly get huge wings, which before were simply

[00:33:31] were outside of their own reach. And suddenly, it becomes easy. And getting that done yourself again is also much easier. So, once you've flown with someone, flying the same route again later. And that's how you can teach people how to fly cross-country. Without having to do an incredible amount of theory. I always enjoy doing the theory too. That's physics again. So I have a lot of fun with that. But not everyone necessarily wants to talk for hours about thermals, humidity, temperature differences, and so on. Exactly. And that's what I enjoy the most. Taking people along on cross-country flights.

[00:34:11] **Lucian Haas:** Is this kind of being a flight instructor, where you basically co-coach people in the air? Yes. Is that something where you say, okay, I can live with that as a flight instructor—not from a financial standpoint, but emotionally—because I still get to fly a lot myself, since that's what actually thrills and fascinates you? Or do you reach points where you say, no, just being a flight instructor, even if I were on the ground, would still be a thrill for me?

[00:34:42] **Celia Viernmann:** I think if I were only on the ground, it would be difficult at some point. Although even that gives you so much. Like the moments when people land and are happy. That is so rewarding, it's so great, that I'd say it's an aspect that doesn't have anything to do with flying directly, but is just great. But if I couldn't fly at all anymore, that would be, like it is for many flight instructors, where the instructors hardly fly anymore, that wouldn't work for me. But now the mix, that I sometimes help at the launch site, then I'm usually in the air with them and flying along. And then, it

[00:35:28] is a completely different kind of flying. So when you're guiding, you fly very differently than when you fly alone. But this focus on the others is also incredibly fun and then brings something back to your own flying as well. So it all kind of grows together. The overall mix is just great, it's so much fun.

[00:35:46] **Lucian Haas:** To what extent does this guiding flight differ from flying on your own? I mean, what are the main differences?

[00:35:52] **Celia Viernmann:** The main difference is that the focus isn't on your own flight, but on the others.

[00:35:59] Normally, you try to fly thermals as effectively as possible or you're happy if you're higher than others. But you have to completely forget that aspect and realize that this flight isn't about yourself, it's about the people you have with you. The pace has to be adjusted to the people who are there. The fun factor has to be adjusted. So especially when it comes to what is still safe and what is becoming demanding, for many people, the fun stops before it actually gets dangerous. So you say, okay, I still absolutely trust the pilot with these conditions. But I know that he or she probably isn't having any fun anymore.

[00:36:45] And then it's like, okay, it's all still doable, but it doesn't make sense anymore because we're not here to, well, most people come flying to have beautiful experiences, to have cool experiences. And not necessarily to squeeze out every last bit. And it's often the case that you have to forget your own ambition, like I could still take you ten kilometers further, but to say, okay, we're finishing here, that was an awesome flight, and we're landing with a big grin instead of ten kilometers away with, wow, my heart was pounding like crazy. And there are also personalities who want that. They say, I want to fight until the last moment. And figuring that out, that's what a lot of those awesome flights are about.

[00:37:31] So it's more about, there's a lot of psychology involved and often less focus on the thermals themselves. I mean, flying thermals is then sort of automatic.

[00:37:41] **Lucian Haas:** How do you keep track of the people in the air then? Do you talk on the radio much? Like, do you notice, oh, he's starting to reach his limit now? Or can you also tell by the other person's flight style, where you say, okay, he's still flying thermals with focus. Now he's constantly opening up and turning like crazy. That actually works, it's not working anymore. I think he's reached his limit now.

[00:38:07] **Celia Viernmann:** Definitely flight style. I mean, some people will say over the radio, "I can't do this anymore, I'm going to land now." But you can see it very clearly in the flight style. Like, when the movements really become jerky—when you're not flying with the glider anymore, but just going right, left, right. Or when you can't center anymore, and you're no longer flying circles, but some big ellipses or zig-zags. You notice very quickly when someone is tired.

[00:38:36] **Lucian Haas:** Do you apply that to yourself too? In the sense that you notice the things I observe in others—the mistakes they suddenly make or something like that—that you've developed a different observation for your own flight style? Like for yourself, you notice, "I'm not flying smoothly at all anymore. This isn't a circle I'm seeing on my vario anymore or anything like that. It's a hexagon, a six-sided shape, or I don't know what. It's totally not pretty anymore." Absolutely. Maybe I should go land instead of going another ten kilometers.

[00:39:07] **Celia Viernmann:** So, I think my limit is higher than the people who are with us. But I experience the exact same phenomena. When you get tired, when you haven't drunk enough, when you haven't eaten enough. So, all those

factors. Absolutely.

[00:39:24] **Lucian Haas:** Are those things you've noticed in yourself before, or are they things where you'd say that guiding—being a flight instructor—has brought you an incredible amount through observing others, regarding your own flying style or your own approach to flying, and then maybe your handling of risk and stuff like that?

[00:39:42] **Celia Viermann:** Yes. I can't really separate them that much because I grew into it all at the same time. I started very early on with AirTouch, being introduced to XC guiding. So, basically, a Mexican guy named Luis Yepes, who is a very, very good XC guide—phenomenal, actually—took me under his wing very quickly regarding thermals. And then you get both the personal feedback and the feedback on how you would do it as a guide. That's why I can't really separate what my own flying is, or the lessons for my own flying, and what the lessons are as a guide, because for me, it all happened simultaneously.

[00:40:32] So learning to fly XC while simultaneously being groomed to be a guide.

[00:40:38] And exactly, Igor Todevsky from North Macedonia, he's also a very, very good XC guide, has taken a lot of thermals with him and shown a lot. And those are the ones,

[00:40:50] Yeah, basically everything a flight instructor tells you can be applied to yourself. You're not immune to anything. Just recently, here during the Pyrenees training, you're always telling people not to look at the obstacle, but to look next to it. And two weeks ago, I was doing a top-level landing.

[00:41:09] It wasn't really a critical situation, but then I somehow got a bit of a tailwind and stress, and then full speed into the thorn bush. Obstacle fixation and straight in. So you're not immune to that yourself. All the mistakes you see with flight students or even advanced pilots, you make them all yourself too. Yeah.

[00:41:31] **Lucian Haas:** That's really all. We'll get to the Pyrenees in a moment. I have one more question about your guiding. How many people do you take under your wing at once? Do you say I fly with a maximum of five or a maximum of one? Or how large can a group be that you can still guide, still monitor, and still help out with when you're out alone, without losing anyone? Even after the first ten kilometers or something like that.

[00:42:01] **Celia Viermann:** I can manage six to eight if they play along a bit. Like, if they listen to the tips and if parts of the group are willing to wait sometimes. So, as in, okay, I'm going to climb above the others in the thermals and we'll stay together a bit. We're not going to race ahead. Often it's like, if people start racing ahead too much, I eventually have to say, sorry guys, you're now... once we catch up to you, I'm back in.

[00:42:27] But especially if they're too far away—I mean, I can manage about three kilometers in either direction, but at some point, they're out of sight. Then I can't help them anymore. But six to eight works well. It obviously becomes much more intense when I fly with one or two people. In those cases, when you only have one or two pilots with you, you can really focus on the individual pace. And when the group is larger, you often have to slow down a bit so that everyone has a chance to keep up.

[00:42:59] **Lucian Haas:** How do you handle groups? I can imagine, especially in groups that say, "I'm booking a trip to Mexico," there are people who can actually fly pretty well, where you'd say they can already do a lot on their own. Sure, they still take something away from the guiding, but they're actually quite independent pilots. And then there are probably those who say, "Yeah, I heard they do guiding too. I don't have much experience on routes or anything, but I'll take that on, and preferably in the winter in Mexico." That sounds great too. And then you probably have a pretty large range of abilities in such groups. When you say you really fly with them, how can you bridge such a gap? And how can you maybe brake the more experienced, perhaps more ambitious ones, so they're willing to go along in the interest of the group?

[00:43:49] to wait or do something else?

[00:43:53] **Celia Viermann:** So right now in Mexico, it works perfectly because we take a maximum of twelve people, there are two flight instructors—so Jochen and I—maximum twelve people. And it's staggered a lot in terms of time. So the normal procedure is that we have pilots with us who are having their first experiences with thermals, sometimes

jumping in completely fresh, where we say, okay, now we're going to help you into the first thermals. They start earlier. And the split is often such that Jochen starts the people or helps them with the launch, and I do the thermal radio from the ground—so I help the people into the thermals and thermal circles. And then at some point Jochen takes over the people in the air and I do a cross-country flight briefing for the day with the more experienced ones.

[00:44:41] So, in a way, you say, okay, we're going to try to fly roughly this route. At these specific spots today, you have to watch out for the wind, the weather conditions, and so on. And we'll meet in half an hour over at the launch site. And then the people can already head out and start circling and gaining altitude. And then I go out last and try to take everyone along from below, and then we're off. Of course, on some days you say, okay, we'll fly a smaller task. The very experienced ones can try something on their own. And on other days we say, okay, yesterday we flew a small, smaller task. For the less experienced ones, you try to fly that one alone today. And I'll do a big one with the more experienced ones.

[00:45:28] And it all works out quite well. It doesn't have to be everyone flying something big every single day. People don't even want that; it's just too much. Especially in Mexico, where you can fly so much, people often voluntarily say, okay, I just want a rest day today. I'll fly down today and go grab some food. And that's fine. And the cool thing about Valle de Bravos is that in the evening, you can have another really, really great flight. Often with what the Spaniards call a "restitution." It's not exactly a thermal, but a similar phenomenon where the whole plain is still hot and starts to lift off. And it's very gentle. And there...

[00:46:13] And I often do the first XC flights with the absolute beginners, where we say, okay, for the first time we're flying three kilometers to a new spot and then turning back. And those are the evening flights. And for the experienced ones, we say, okay, just have fun. Enjoy it a bit more. No off-field landings. Just enjoy the view again. Enjoy the sunset. And because the conditions are so gentle, we start flying a bit of XC with the less experienced ones. And everything actually works out really well. But then we also have tours, for example in Colombia. There we say, we're doing long distances. So we try to get the people to 80 or 100 kilometers.

[00:46:59] And we don't take beginners with us on those. So we say, okay, you need cross-country experience. And it doesn't make any sense to do that there.

[00:47:08] taking someone along who is still figuring out thermals. So we really have the cited tours where we say, okay, we're giving it some power. And those are the long distances. But otherwise, many of these mixed tours, depending on the area, work perfectly.

[00:47:25] **Lucian Haas:** If you look at your year like this, how much of this year are you really

[00:47:32] How much of this year have you actually spent as a flight instructor? Is it four months? Is it seven out of twelve? I mean, what proportion would you say? You still fly yourself, which we'll get to in a moment, but what proportion of that is actually as a flight instructor, in terms of guiding?

[00:47:48] **Celia Viermann:** So,

[00:47:52] continuously, that's our peak season, so we say, okay, it starts in mid-November, we start guiding. And then it goes on continuously until mid-March. So with a few days off in between. Not just weekends, but really continuously. And then, for example, until mid-January, Saturday afternoons are free. And otherwise, it's really guiding every single day. And then with Guatemala booked, Colombia booked. We usually have two or three travel days. And then it's very continuous. Now in the summer, there's more time. Especially this year, a lot of time.

[00:48:37] But otherwise, it's usually like you have a two-week tour, a week off, a two-week tour. What's new this year is that I'm also starting to be at the launch site for SIV training. So with Sicher Fliegen, I'm starting to work at the launch site there too. With Roman Schäffner. Exactly, I'm looking forward to that too. I think that's going to be really cool. Exactly, so there are more like weekly intervals between those. And this year is an exception because we said—we or Jochen, who is also my supporter for EXPUR—that we said as a team we're competing in this Hike & Fly competition and we're really taking a lot of time for the preparation. I'm doing it a bit differently this year.

[00:49:23] **Lucian Haas:** Going back to the winter, when you say, okay, basically for three months straight you work at least six days a week and Saturday is free. Saturday afternoon. Or Saturday afternoon, yeah, okay. How mentally exhausting is something like that, or because it's flying, is there so much life in it for you that you'd say it doesn't exhaust me, but actually gives me energy?

[00:49:47] **Celia Viermann:** It can be exhausting. It depends a lot on the group that's there at the time. So there are groups where it's just super, super, super. And there are groups—like "complainer groups" sometimes—where you put in the effort and think, "Man, that was perfect, such a great day," and the people are like, "My toilet paper isn't soft enough."

[00:50:10] **Lucian Haas:** Really. So it's more that it's not

[00:50:14] flight-related stuff, which can make it exhausting.

[00:50:17] **Celia Viermann:** That can get very exhausting. So

[00:50:19] **Lucian Haas:** everything else, interpersonal issues, and difficulties that might arise in that kind of situation.

[00:50:24] **Celia Viermann:** Exactly, it can get very exhausting because as a guide, you're always involved with breakfast, going out for dinner in the evening—you're basically busy around the clock. And when you're with people you click with, it's super, super nice. But it can also become really emotionally draining, especially. You have to make sure you recognize that early on, because you're also responsible for the people's safety. So it's also about us being able to communicate as a team, like, okay, I really need a free lunch break now, or I need to step back this evening or something like that. And we can manage that.

[00:51:10] So we can make sure to give each other breaks. Otherwise, it gets insane. You

[00:51:18] **Lucian Haas:** did you ever have some kind of psychological training or anything like that as part of your education, where you'd say, I'm learning a few tricks or some ways to deal with people like this, how can you soften critical situations a bit or something? Or is that more like kitchen physics, what you do with that. I mean kitchen psychology, not kitchen physics, but kitchen psychology. I have a feeling of how I might still be able to get him.

[00:51:47] **Celia Viermann:** We talk about it a lot. Especially right now, when we have people where it can be very different, like, somewhere at...

[00:51:55] Starting block, for example. They've had a starting block for two days. How do we solve this now? How do we talk to the person about it?

[00:52:06] Now, Jochen has 30 years of experience as a flight instructor, so he knows quite a few tricks. He learned them himself, too. But just talking about it, taking a step back—especially when you're personally a bit emotionally invested—just taking a step back. Sometimes just switching flight instructors helps, too. Just going through the whole thing with a different person.

[00:52:30] And every time we see a different flight school, our ears perk up to see how they do it. What kind of tricks they have. There are so, so many tricks.

[00:52:40] Yes, a lot of psychology, a lot of tricks. And then you try to figure out how to approach it again. And that often makes it exciting too.

[00:52:47] **Lucian Haas:** Well, you're a woman. Paragliding is actually still very much a male domain. Probably on your trips too, there are likely significantly more men than any women who are along. Would you say that as a flight instructor, as someone who can also fly very well, you have an advantage with that, or is it a disadvantage for guiding?

[00:53:09] **Celia Viermann:** It varies. In the end, it's always two personalities meeting somehow. The guide and the person coming along. And they have to click somehow.

[00:53:20] If someone says now,

[00:53:24] it can go both ways. It could be, okay, I think that's super cool, there's a woman flying and wonderful. But we also have one who says, loud and clear, I don't fly with women. Period.

[00:53:34] **Lucian Haas:** That already existed?

[00:53:35] **Celia Viernmann:** Then it just doesn't work. They

[00:53:38] **Lucian Haas:** ...have booked the trip, and now I have to fly long distances with Celia here, and I don't want her to guide me. He keeps booking it too. No, no. I'll only take tips from Jochen, not from Celia.

[00:53:52] **Celia Viernmann:** Yeah, yeah. And I mean, you don't stand a chance there. We don't even need to try. But we know, okay, Jochen will do that and then everything will be fine.

[00:54:02] **Lucian Haas:** You don't get ambitious about trying to crack him somehow, either. He'll eventually learn what he could actually have in common with me.

[00:54:10] **Celia Viernmann:** When it's that explicit, then it's difficult. So I often do have the ambition to try and win those people over. But sometimes, yeah, in that case, I've given up. If he wants to, he's welcome to fly with me again. Sometimes he does, and then denies it later. So there are cases. And it just has to fit. But often, I think sometimes this "oh, it's a woman guiding" makes a difference for some, but not for many. And it's simply a matter of having to deal with the personalities. And gender is naturally part of that. But it can just as easily be that someone says, okay, I can't deal with your way, or I can deal with your way especially well.

[00:55:00] Or also people who say about a flight trip, I want to get drunk in the evening. And we're just not the right school for that. Because we say, okay, for a year and a half now, you don't drink any alcohol at all. So not on tour, and not otherwise either. And I think what significantly increased the quality of the guiding again is because you're simply fitter, because you...

[00:55:28] ...also, those people who say, "I want to get wasted in the evening" during a flight trip—we're just not the right school for that. Because we say, okay, for the last year and a half, you don't drink any alcohol at all. Not on tour, and not otherwise. And I think what significantly increased the quality of the guiding is that you're simply fitter, because you... ..also don't have that evening crash that often happens on tours, and you're just much more well-rested, much fitter, and can focus much more on flying. But there are also pilots who say, "Hey, I'm going on the flight trip because I want that beer on landing." And not just one beer, but I want to party with the people in the evening. And we are the completely wrong school for that. So, everyone finds the guides they want to go with.

[00:56:00] **Lucian Haas:** Is that basically included in your description? Like, for the tours you offer? Are we sort of an alcohol-free flight school? Or do we only offer alcohol-free trips? You have to accept that there's no landing beer with us. People

[00:56:14] **Celia Viernmann:** Is that basically included in your description? Like, for the tours you offer? We're sort of an alcohol-free flight school. Or we only offer alcohol-free trips. You have to accept, there's no "landing beer" with us. People drink landing beer, it's not a problem at all. We just don't drink. So even if people want to drink, we don't have any issues with that. But it has an incredibly strong influence. Like, if we say, okay, we're not drinking anything, then half the group doesn't drink anything either. Then

[00:56:29] **Lucian Haas:** they also drink less. And

[00:56:31] **Celia Viernmann:** then it automatically becomes a different...

[00:56:33] **Lucian Haas:** So in that way, you're also sort of a role model as a flight instructor?

[00:56:38] **Celia Viernmann:** Incredible, yes. Sometimes it's even difficult for my own training because, for example, I'd like to practice more complicated landings, but I know exactly that if I do that in front of people, they'll copy it. Immediately. And then you always have to be very careful. So you're a very, very big role model. Both when flying and... also in everyday life, in life. What's funny, but I never would have thought that, for example, just because we say, okay, we're not drinking landing beers anymore, suddenly half the group stops drinking them too. I wouldn't have

thought that.

[00:57:17] **Lucian Haas:** Speaking of complicated landings. That's a good segue to finally get to the point of why I actually reached out to you in the first place. I found the rest of it interesting too, letting you talk a bit about the psychology of being a nomadic flight instructor. But you've also started doing Hike & Fly competition. I believe 2024 was your first one. You were at the X Slovenia. What do you remember about that?

[00:57:45] **Celia Viermann:** From the X Slovenia?

[00:57:49] That was a very funny competition. I was fascinated by Hike & Fly, and I said I really wanted to try it out. But I also had no idea what the big races were like at all. You know the really big ones, of course, but these entry-level races that you can then use to do 2-day or 3-day races. And somehow, I knew you could find XC competitions on Air Tribune, for example. And the only Hike & Fly on Air Tribune was X Slovenia. So I just signed up for that. I didn't have light gear, just normal heavy gear. And I didn't really have a clue how to do it either. And I just...

[00:58:34] signed up. And then it said, okay, you absolutely need a supporter. So it's a supporter of the race. And it was like, nobody had time. And then I cleared it with a few of the org team, like, okay, I'll just come without a supporter anyway. And I somehow still had a sleeping pad with me, so I could sleep in the glider in an emergency. And then, well, it was somehow wildly planned. Or unplanned, rather. And it went completely wrong. And I thought, yeah, when you're in the air, the weight isn't that bad anyway. When you're flying, it doesn't matter. And on the ground, yeah, it'll be okay somehow. And then the weather was so bad that you could actually only

[00:59:20] it was raining the whole time. And then I hiked for three days. I hiked until the very last moment. I also flew a few times, but mostly on the glider. But somehow it was cool, it was exciting. Then I had phone support. So I could call Jochen from time to time, who was supporting me from afar for the first time. And he was out with people at the same time. And I could just call and say, hey, I'm standing here at the launch site. Can you check the rain radar there? I barely have any reception here. Exactly, that was the first thing. And somehow it was still fun. I mean, the atmosphere in Hike & Fly is incredibly cool. So I was supported by all the other teams.

[01:00:06] So every support car that passed by gave me food and all that. It's like, even though you're actually competing against each other, it's more like, okay, we're getting through this together somehow. And yeah, that was super cool. And since then, I obviously have super light gear now and everything has become more professional. We have the right support. Now, with Jochen, he's done support for me several times. And now for the first time with the second supporter too. I think by now, it's all grown a bit more, a bit more professional.

[01:00:46] **Lucian Haas:** Was was then for you, in terms of feeling, this X Slovenia, where you say you held on? Yes. I mean, I made it through all three days. You'd also say, it doesn't really matter what my gear is like. That's not the point of it in the end. Was that the success for you? That you saw for yourself, ah, I'm holding on, and that's the success I'm actually going for?

[01:01:09] **Celia Viermann:** It's a big part of it, yes. I mean, this endurance—I think with everyone in this endurance sport, well, it's even in the name, "endurance"—you hit your own limits very quickly. Because you push yourself right to the edge, and then it happens very fast that you just notice, wow, it's getting hard, it's getting exhausting, and then getting through that, it eventually gets easier again, funnily enough, but getting through those difficult parts, that gives you so much. It makes everything more intense, like this, fighting for it and then somehow a flight works out, and so many of my most beautiful flights are, were, or would be hike and flies, even though they were only glides sometimes, but that feeling that it worked out, and then you often fly into, into

[01:02:07] from launch sites where you would never have otherwise started, and you see things you would never have seen otherwise, and that makes everything so, so intense. So it's a very, very intense experience, maybe every time, regardless of whether it goes well or not, but it really is a completely unique experience.

[01:02:25] **Lucian Haas:** You saw, if I remember correctly, a sort of "failure" once. You took part in the Eiger Tour and had to call it off on the second day, or you did. How did you experience that and what was the reason for it?

[01:02:41] **Celia Viermann:** It was really like I was mentally at my limit. I mean, the Eiger tour is a four-day trip, and what's special about it is that it's unsupported at first—you're out there alone, you have to take care of where you're sleeping, so that's an additional difficulty, having to plan so that you reach a hut in the evening or can sleep in some way. And it works a lot through top landings; there are an incredible number of waypoints, which are all huts, so mountain huts. You always have to top land at the mountain huts, take a selfie of yourself—so that's it, you're standing there in front of the

[01:03:27] mountain hut, take the selfie, and with that you've hit the waypoint, and then you can usually head out again and it goes back to the next waypoint, and it's an incredibly fast rhythm, because you're constantly flying for a bit, landing again, and then moving on.

[01:03:42] In between, we also had to keep running, like really gaining altitude, many meters if we didn't manage to land properly. The whole thing starts in Grindelwald, so the high mountains in the Alps, and the landscape is fantastic, absolutely great, but it's really, really high level. So, on the first day, something went a bit wrong—I got washed out once, had to keep going, was a bit behind—and the second day went great, it went really, really well until we somehow ended up in the big group at the Wildstobelhütte, like in front of the glaciers on the main ridge, and there was way too much north wind, and it was clear now, okay, we have to get over the main ridge, so the next

[01:04:32] The turnpoint was then in Wallis and it was like, hey, we're in the lee, the wind is so strong, it's like, and then we took off anyway, like, okay, we can do this, somehow it worked and then up to the cloud and across with a tailwind, always onto the main ridge and across the glacier, and it was so fantastic and so scary at the same time with this mega-strong wind and then into the sink from the glacier and washed down and whatever, and then into the Rodental, into the valley wind, and then at some point I was sitting in the Rodental and was like, okay, enough adventure, that's it, and it was just so intense, what happened in those two days, both at

[01:05:21] things I saw there, at the huts I flew into, and then that final flight, I just said, okay, I'm just,

[01:05:34] I was sitting there in the field and said, I'm not moving another inch, I'm just going to sit here, and I think I sat in that field for two hours and it was just too much in that moment.

[01:05:47] **Lucian Haas:** Was it like an adrenaline overflow and all that?

[01:05:50] **Celia Viermann:** Yes, on many, many levels, like I'd say, okay, that was probably beyond my limits and just say, okay, if I keep going, it's going to get dangerous, or I don't even know if I thought that much—I just sat there and, in hindsight, it was such an intense, amazing experience, but also experiencing these limits, really a hard limit where I'd say, okay, that's it. This far and no further. It was a failure at the same time because I had to give up, but also something that pushed me forward incredibly, both in terms of flying and knowing how I function.

[01:06:35] **Lucian Haas:** This year you're taking part in the X-Pier, which starts in mid-June. What appeals to you about that, or why did you say you want to do, so to speak, the second-largest Hike-and-Fly race now?

[01:06:55] **Celia Viermann:** It's an insane adventure. Just saying it, from the Atlantic to the Mediterranean, along the Pyrenees. I did that by bike years ago, and now with hike-and-fly, the sheer scale of this task appeals to me incredibly. I'd say I know much better how I have to handle myself now—meaning I won't push myself so hard on day two that I can't go on, but rather I'll say, okay, I'm better prepared in the sense that I know when I need to slow down to keep going.

[01:07:33] and I've also significantly developed my flying skills since last year. Yeah, and it's just this

[01:07:43] to take part in adventures, to experience them, that's a huge draw for me. I can't really put my finger on it, it's a bit like, why do people run marathons? Which doesn't really make any sense. But this challenge,

[01:07:56] to tackle something where you don't know if you can do it. And just to try it and see if you can hold out. So the goal now is also to still be in the race on the seventh day, to hold out until the very end.

[01:08:12] **Lucian Haas:** So you don't have the goal of "I absolutely have to reach the finish line," no matter what, because if the weather happens to be great, you don't have to walk as much and can fly a lot, then it's still realistic to

manage that well within the seven days. But you'd also say it's not really about that—it's not so much about being able to say at the end, "I was a finisher at the finish line," but rather "I was a finisher in my own right on the route," because I really held out for the seven days.

[01:08:39] **Celia Viermann:** So, the goal will be to get as far as possible, however that might be. But the main goal is to still be able to fight on day seven—to still be able to fly, to still be able to run. To still be able to crawl if necessary, and to get as far as is somehow possible. Of course, with the goal of reaching the Mediterranean if that's somehow doable. But so many factors come into play. If the weather is good, that's possible.

[01:09:11] If it rains or storms for seven days, then the whole thing gets difficult. Exactly, and then just experiencing that, being allowed to experience this race, this adventure. That's the big thing.

[01:09:28] **Lucian Haas:** If you look at the Hike and Fly scene, parts of it are already very professional—at least the top end is. They train very seriously, have proper training plans, go for medical check-ups to get thoroughly examined, find out what their VO2 max is, and I don't know, what. They have all these kinds of data and use it to put together specific training plans and stuff like that. Do you do something like that too?

[01:09:57] **Celia Viermann:** I tried it once with a coach, but unfortunately, it went a bit sideways. I have to try it with someone else again. A lot of it is just that right now we're playing this game, in the sense that we're staging the Hike and Fly. Not for very long these days, but we say, okay, we have the time to hike the routes, to find launch sites, to fly there. So the training is what's actually relevant at the end in the race. Of course, if you're being specific, if you only have an hour or two of time on a given day, then you need those very specific training plans. I'm especially hoping that by training what's actually required at the end, it works out quite well—that you'll also incorporate intervals and say, okay, today...

[01:10:48] I don't do it for very long, but more intensely, that's clear. But I don't have a completely structured training plan right now.

[01:10:56] **Lucian Haas:** But when you applied for this XP, that was in the winter, you were probably traveling in Mexico or Guatemala or somewhere else, then you get the message, yeah, you're hired, and then you know, okay, in half a year I have a big race, so that's something where a switch flips in your head somewhere, where you say, yeah. Then I wondered, how can I start training in Mexico now, or was that not even an issue yet, and you say, I'm guiding for now and only when I get back at the end of March will I think about how I can put together a proper training program.

[01:11:27] **Celia Viermann:** That's too short. Trying to build up that level of fitness just from May to June is absolutely unrealistic. That takes years. It's like, I'm always running even on tours. For example, with the...

[01:11:46] on the Colombia Tour we did, I ran to the launch site on the mornings of two out of three days. And that's 900 meters of elevation gain and 12 kilometers. So if you do it regularly, you get a pretty good workout out of that. And even in Mexico, depending on how the timing works out, I sometimes go for a run in the morning or during my lunch break. The lunch break is often a bit longer there. And that way I can at least get in a short intensity session. And that goes on all year round. So it's not like that

[01:12:21] pauses. And now, right before the race, it's more intense again, but this basic fitness, you have to work on that all year round. Even there, one year of training isn't enough. It's just a lot, a lot, a lot. To build up the endurance, and also the stability in the knees, in the joints, in the... So, a lot of it is about not getting injured. Not dropping out on day three because your knee gives out or something. And that takes time to build up. It's just a lot. But

[01:12:53] **Lucian Haas:** with the other tasks you still have, like being a flight instructor or something, your risk of overtraining is probably a bit lower.

[01:13:04] **Celia Viermann:** I don't really know. No idea. You can wear yourself out very quickly if you live for it. Overtraining often happens faster than you think. So, like, just because you have a free afternoon, you go out and run the whole time—that's not necessarily a good idea. So depending on how fit you are, depending on how... Well, it happens pretty quickly that you end up ruining an ankle or a knee or something like that. It can happen very fast.

[01:13:32] **Lucian Haas:** Now for the X-Bier. As far as I know, the route at the time we're recording this podcast—which is mid-May— isn't publicly known yet. So how do you train for that? Or do you just say there's the typical route from previous years and I look for the main mountains that are there? I want to have already hiked up all of them before.

[01:13:55] **Celia Viermann:** Yes, there are typical turning points that are often flown. We have the routes from previous years, we also have the tracks from previous years, and there are only a limited number of options for what to do, especially on the Spanish side—meaning you usually fly either on the Spanish or the French side. You need a high base to be able to fly directly over the main ridge. That one goes up to 400, I think that's the highest. And then, yeah, scouting out the possible launch sites—there are many, but also just somehow the terrain structures, where are the extended valleys, how do the valley wind systems work here. Some work very differently.

[01:14:40] So, at one point I had to laugh because in a terrain description it said, "at thermally active ridges, the valley wind comes from the mountains." Okay, valley wind from the mountains is kind of weird, but it actually was like that. And then, it then sweeps over from the other side, and because you only have this one ridge here in the Pyrenees and the side valleys are oriented orthogonally to it, it can happen that the wind is stronger from the other side and sweeps over. Getting to know these phenomena, understanding how the weather works here, is just super interesting right now.

[01:15:21] **Lucian Haas:** You said we have all the tracks from the last few times. Do you look at those very intensively too? I mean, is that part of your preparation, where you're maybe sort of a visual person who says, I can memorize maps like this and I can look at how a track lay over there and...

[01:15:40] **Celia Viermann:** So, not in a photographic sense where I see it once and can then reconstruct it, no. But right now, being able to say, okay, here is a terrain, have they been heading more towards the flat or more towards the main valley in recent years, like how deep have the lines been flown, where are the good thermals, I can memorize that. But it works much better when you're in the terrain and can really make it clear to yourself at the moment you see the mountains, saying, okay, they've started there before and they started there. During the race itself, it's so weather-dependent that everything is different anyway. But simply, it helps incredibly with thinking about options, like formulating strategies in advance.

[01:16:29] That helps a lot. That's what we're working on right now. So, we're constantly looking at both running routes—for when the weather is really bad, like we had these last few days, where there was almost a Foehn phenomenon, so a pressure buildup on the French side. It just rained and snowed there. And then on the Spanish side, there were downdrafts, but powerful ones. So you didn't have to think about flying at all. And on days like that, you have to run 80, 90, 100 kilometers. And also the running distances—what are the effective running routes, where are the gaps, meaning where are the transitions where you don't have to pay 2,000 meters of vertical gain, but where you can handle the whole thing with 800 meters.

[01:17:15] And that kind of stuff is also part of the preparation. Like looking at these passes beforehand to see where you can get through easily. But also, where are the good flight routes? There are surprisingly few ridges here that you can just fly along. Those highways like in the Alps, they almost don't exist here. You always have to do some kind of valley jumps. Figuring out where the good spots are to jump and so on—that's what we're busy with right now. And especially as a two-person team. Soon Matthias Harwald, the third in the team, will join us. And then we can do it even more intensively for two weeks.

[01:17:57] **Lucian Haas:** What role does he play then?

[01:17:59] **Celia Viermann:** Second supporter. So, just the task of following the pilots or the athletes is a full-time job. Driving the car and somehow being in the right spot. And it already helps if there are two of us. So then, we'll also have two cars in operation, so you could say it's like playing ping-pong. One can drive ahead and say, okay, the wind here is right. So it's landable, for example.

[01:18:27] And Matthias will also have a lot of tasks, like running with me. So also getting equipment to the launch site, helping with the start and so on. So really being present at the launch site.

[01:18:40] **Lucian Haas:** You mentioned something earlier that I wanted to ask about again. You said that you've improved your flying a lot over the last year. Yes. In what way? I mean, what did you improve in such a way that you'd now say, "Okay, for an X-Pier, I'm calculating maybe better chances than I did back then for an Eiger tour or something"?

[01:18:59] **Celia Viermann:** Yeah, top landings are a big point. So it's also something I've started doing more of intentionally. Like, okay, how do I fly into a slanted, also wind-exposed meadow that might also have some thermal lift? How do I manage to get in there anyway? How do I manage to land into the angle there with more critical wind? A lot has happened there. And a lot of it is also just stress management during the flight. So now, when I've flown alone, I've also intentionally flown more demanding routes. Since I fly with people a lot, I often fly the safer routes. And then, when I was out alone, I specifically flew the deeper stuff too.

[01:19:47] So you'd say, okay, you have to deal with a lot when you don't have a landing field. Which is something you obviously never do with people. So when I have someone with me, I always fly in a way that landing fields are reachable. But for myself, I also have to say, okay, I can handle the stress of not having a landing field right now. That I have to stay in the air. Or otherwise, I'll just hit a tree. But switching off this stress, to some extent. I think I've managed that significantly better over the last year. Exactly, that's what's very important here. There are often very few landing fields here.

[01:20:23] **Lucian Haas:** Well, a competition like this has its own dynamic. Also because of the fact that you have competition. So you have other people running along with you, who might even support you. But at the same time, they are also competitors in some way. Do you really see them as, I mean, is it something that drives you? Such a competitive situation? Or is it something where you say, no, for me it's actually just, I am my own competition. So I want to hold out for these seven days. And make it to the end. And what place I end up in ultimately, I don't care at all.

[01:20:59] **Celia Viermann:** Yeah, it's not completely irrelevant, but it's not the main priority. It's more like giving it everything you've got, as much as you can. That's often the case, even when you're being overtaken.

[01:21:13] Although for me, I'm often slower on day one and then start catching up, which is cool again when you overtake people. So that's psychologically good again. But it's not like I'm saying, "Wow, I'm fighting the others." It's also like when you meet up, you're often at the starting positions together or running past each other, or it's always a friendly interaction. It's always a high-five, a fist bump, and consulting with each other on what's possible. So it's really more this approach: we're all in this race together now and trying to get it done as well as possible somehow. Like in the Liegeist Gaggle, I don't know.

[01:22:00] So, the ones flying at the very front for the podium. But I think it's the same there, that they advise each other and everyone just does it to the best of their ability. I mean, it's so much about your own limits, what you can personally do, what's flyable, what's doable. And for every pilot, the skills are so individual, and accordingly, the decisions have to be individual too. It's somehow more of a "together" thing than a "against" thing. That's what makes it cool.

[01:22:37] **Lucian Haas:** Do you still have something like a result goal compared to the others, like a ranking goal, where you say, "I'd really like to get into the top 20," or something like that? I mean, over 40 pilots are starting now, so is that still a goal, or do you say maybe not the entire field, but there are, I don't know, four or five women I think are participating.

[01:23:01] **Celia Viermann:** There are five women involved, yes.

[01:23:03] **Lucian Haas:** That you say, at least for the women, you want to at least come in second or something. So, do those kinds of goals still exist, or does that not matter to you at all?

[01:23:12] **Celia Viermann:** It's secondary, somehow. I don't even know if there's even a women's podium. No idea. It's the first time so many women are even participating. Because of that, we think way more about the weather, the route, and how to fly, rather than really about what the ranking says in the end. I know I won't be flying for the podium; that's just so far-fetched, it's not going to happen. With the pilots who are participating,

[01:23:45] That, I actually think, if I say, okay, it's the last day, I'm still in it and I'm the last one left, then I'm happy.

[01:23:59] That you still try to overtake people and get a ranking and all that, of course, that's something else. But it's not like I'm saying it's a failure if I end up last among those who are still in. It's just that a third of the field usually drops out, like they simply can't go on anymore. That so many, many, many good pilots repeatedly don't make it to the finish and have to give up and so on. There are just so many, so many things that have to go right for the whole thing to work. There are just so many things that can go wrong. Like a sprained ankle and the whole thing is over. What can happen during the landing, but it can also just be that you slip on a stone. So much can happen there.

[01:24:46] That's why the most important thing is actually that we're a team of three, and if we're still having fun on the last day, then everything is good.

[01:24:55] **Lucian Haas:** With the way you're always smiling and beaming, I think it's probably only possible to have fun with you for seven days straight. Yeah. Because there's

[01:25:05] **Celia Viernmann:** There's definitely a lot of ambition involved in that.

[01:25:07] **Lucian Haas:** Ah, so the ambition kicks in again. It does. You've been preparing for this X-Alps for quite a long time now, or at least you're investing a lot of time into it. So, leading up to the X-Alps, you've been in the Pyrenees the whole time, checking it out, training, and all that. Can you imagine—I know this from, or have heard it from a few X-Alps people—that they trained so much, so much more for it, and then it's over and you might fall into a bit of a hole because, in that moment, a bit of the meaning of life falls away. Do you fear something like that happening to you?

[01:25:37] **Celia Viernmann:** Hopefully not. It can happen, yeah. The good thing is that I have a mission at the SIV training relatively soon after, so there isn't really time to fall into a huge slump and things will keep moving forward relatively quickly with tours and so on. So there isn't that big void. Yeah, you hear it again and again, both from X-Alps or also marathons, big races that people have set their sights on, that this slump comes afterwards and as always, I think if so many people have it, then it's probably something built deep inside us and I believe no one is shielded from it happening. I hope it doesn't hit that hard.

[01:26:22] If it happens, you have to deal with it and then find new motivation.

[01:26:28] **Lucian Haas:** Then the last question. I'm assuming that you are successful in some way with the X-Pier.

[01:26:33] **Celia Viernmann:** That's nice. Even if it's only the

[01:26:34] **Lucian Haas:** Success is about persevering and not saying it's a ranking success or something like that, but that you experience it as a success for yourself, and persevering is really already the success in something like this. And then the thing always comes up: well, if they're already doing the X-Pier, are you also thinking about the X-Alps? So would that also be like a next option? Would you then apply for the X-Alps in 2027? Or is that something where you say, no, that's a number too big for me, or is that something where I say, these two, I mean, investing that much time for those two weeks that then run there, that actually doesn't fit into my paraglider nomad life anymore.

[01:27:12] **Celia Viernmann:** Yes, well, the advantage of the nomad life is that you can always make decisions relatively spontaneously. So, X-Pier is definitely also about finding out if these big races are the thing. For me, whether the scale is just too big, whether this adventure is something I enjoy, and whether the team enjoys it too. And we haven't even thought further yet. We haven't talked about whether X-Alps is an option later on. The thought is there sometimes, but it's just like, first X-Pier and then we'll see. So it's certainly possible that if X-Pier goes well and so on, we'll start talking about X-Alps. Of course, it's always a huge thing financially as well. I think X-Alps is even...

[01:27:58] significantly more expensive than X-Pier. I mean, even X-Pier is already a huge financial undertaking with all the preparation, the gear, the vehicle, and those crazy fuel prices. You just have to see. First, X-Pier—that's the adventure that's definitely happening, what's coming up. And what happens next, we'll start talking about that once we know how X-Pier went. If it was fun. If it's not fun, it doesn't make sense.

[01:28:30] **Lucian Haas:** Alright Celia, then I wish you, on the one hand, that X-Pier is fun. And, on the other hand, that X-Pier ends with you actually lasting the seven days and saying at the end, "At least I reached this goal and it was a success." Maybe you'll even end up with some kind of ranking success where people could say, for example, I could

imagine the Spaniards saying, "Since we have five women involved, we're definitely doing a women's podium." I think they wouldn't let that slide, if I were to say. But maybe you'll be standing there somewhere on the women's podium or something. I'm definitely keeping my fingers crossed for you, and thanks first of all for telling us about the nomadic life—from the guiding nomadic life to the ambitious nomadic life, as far as sporting ambition is concerned.

[01:29:18] **Celia Viermann:** Thank you very much, Lucia. Very

[01:29:20] **Lucian Haas:** You're welcome.

[01:29:24] You can find further links to this episode in the show notes.

[01:29:29] Podz-Glitz is the podcast of the paraglider blog Lu-Glitz. Behind it, there is no large editorial team, no 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 Lu-Glitz and Podz-Glitz as important and independent information channels. Maybe you feel the same way. For me, both are not just a passion, but also part of my livelihood. Unfortunately, I haven't won the lottery yet or have a huge inheritance in my account. That's why I still have to make sure that the time I put into this is rewarded with more than just intrinsic fun and kind words.

[01:30:21] And that's where you come in. If you regularly listen to Podz-Glitz, read Lu-Glitz, 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 all the necessary information and links on the site www.Lu-Glitz.blogspot.com under the "Support" section. That's all for today. The next episode of Podz-Glitz should, as usual, appear again in two weeks. Until then, go get back up in the air yourself. Start early, land late, but above all, stay safe and have fun. See you soon, your Lucian.

Français

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

Show notes

Celia Viermann n'a plus de domicile fixe en tant qu'instructrice de vol et guide XC. Un aperçu d'une vie centrée sur le vol

Imagine que tu as étudié la physique, que tu travailles même sur ta thèse dans un domaine aussi complexe que la physique quantique. Puis tu fais un cours de parapente. Et quand tu prends ton premier vol dans une thermique, c'est le déclic. Le vol ne te lâche plus, mais domine désormais complètement ta pensée. Au lieu du laboratoire, il te tire vers le monde pour prendre les airs partout.

C'est le début de l'histoire de Celia Viermann. Dans cet épisode 187 de Podz-Glitz, la trentenaire originaire de Heidelberg ne raconte pas seulement cela, mais aussi comment elle est aujourd'hui, cinq ans plus tard, comme une sorte d'instructrice de vol vivant de manière nomade, sans domicile fixe, constamment en voyage entre l'Amérique latine et l'Europe, pour rapprocher les groupes de vol du vol de longue distance.

En parallèle, elle trouve aussi le temps et la motivation de participer à des compétitions de Hike-and-Fly. Cet été 2026, elle prendra part à l'X-Pyr à travers les Pyrénées. Comment Celia s'entraîne pour cela et quelle ambition elle développe dans cette démarche sont également au programme de cet épisode de podcast.

Musique de cet épisode :

Piste : Turn in the Sun | Artiste : Simon Herody

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

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/0029VaBVs05CHDynzdLJU34>
- 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 Celia Viermann

- Celia Viermann sur Instagram : <https://www.instagram.com/venceja>
- Flugschule Airtouch : <https://www.wemakeyoufly.de/>
- X-Pyr: <https://x-pyr.com/>
- Page d'équipe de Celia chez les X-Pyr : https://x-pyr.com/x_team/celia-viermann/

Transcript

[00:00:01] **Celia Viermann:** La mission de la sécurité, enfin, pas forcément la mission de l'appartement là, mais le fait de simplement s'écarter d'un parcours de carrière relativement planifié ou bien structuré pour se dire, j'espère que je ne

vais pas faire faillite cette année, pour se lancer dans un job dépendant de la météo où les revenus sont souvent difficiles, c'est juste ne pas savoir ce qui va se passer dans la planification du futur, où tout cela va mener, c'est simplement vivre plus dans l'instant présent, c'est quelque chose que beaucoup ne comprennent pas vraiment, cette décision de choisir l'aventure. Et en même temps, il y a encore des gens qui disent : « Hé, j'aimerais bien faire ça moi aussi. »

[00:00:58] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:01:02] **Celia Viernann:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:05] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Celia Viernann. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:13] Imagine, tu as fait des études de physique, tu travailles même sur ta thèse dans... un domaine aussi complexe que la physique quantique, puis tu fais un cours de parapente et quand tu tournes pour la première fois dans une thermique, c'est le déclic. Le vol ne te lâche plus, il domine complètement ta pensée à partir de ce moment-là. Au lieu d'aller au labo, ça te tire vers le monde pour aller partout dans les airs.

[00:01:40] C'est le début de l'histoire de Celia Viernann. Dans cet épisode 187 de Podz-Glitz, la trentaine de Heidelberg ne se contente pas d'en parler, mais raconte aussi comment, aujourd'hui, cinq ans plus tard, elle vit comme une sorte d'instructrice de vol nomade sans domicile fixe, constamment en déplacement entre l'Amérique latine et l'Europe pour initier des groupes de vol au vol de distance.

[00:02:06] Par ailleurs, elle trouve aussi le temps et la motivation de participer à des compétitions de Hike-and-Fly. Cet été 2026, elle prendra part à la X-Pyr, à travers les Pyrénées. Nous verrons dans les années à venir comment Celia s'entraîne pour cela et quelle est son ambition. C'est aussi l'objet de cet épisode de podcast.

[00:02:28] Je ne peux d'ailleurs vous présenter des discussions aussi stimulantes que celle-ci 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 Gleitschirm Rock Nuglides, sur la page Soutenir.

[00:02:48] Celia, quand je regarde ta vie, j'ai l'impression qu'on pourrait te décrire comme une nomade du parapente. Est-ce que tu te vois comme ça aussi ?

[00:03:00] **Celia Viernann:** Oui, carrément. En tout cas, juste par le fait que je reste rarement plus de quelques semaines au même endroit et que je change constamment de lieu. Oui, c'est un peu du nomadisme. C'est atténué par le fait que je retourne toujours dans des endroits similaires. Genre, toujours au Mexique, toujours en Macédoine du Nord, toujours aussi en Colombie. Et là, je connais déjà beaucoup, beaucoup de gens. Du coup, maintenant, j'ai plutôt l'impression d'avoir plusieurs foyers différents auxquels je vais les uns après les autres. Mais c'est définitivement aussi ce nomadisme, le fait de changer de lieu et que ce soit à chaque fois comme un petit nouveau départ. Mais c'est aussi très, très beau. Ça rend les choses très variées.

[00:03:47] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a quand même un endroit que tu considères comme ton foyer principal, ou peu importe comment on pourrait l'appeler ?

[00:03:59] **Celia Viernann:** Alors, à Heidelberg, j'ai quelques amis. Mon père y habite aussi. C'est là que je suis allée à la fac. C'est encore mon lieu principal. Mais au niveau temporel, mon lieu principal c'est maintenant le Mexique. Donc, si je dois dire l'endroit où je passe le plus de temps, où je me sens très chez moi, c'est le Mexique. Mais en Allemagne, c'est Heidelberg.

[00:04:25] **Lucian Haas:** Alors Heidelberg serait la patrie génétique, disons. Ou l'endroit où tu dis que tu es toujours chez tes proches. Mais si tu prenais la communauté des pilotes, la famille des pilotes, là tu dirais qu'elle vient plutôt du Mexique.

[00:04:41] **Celia Viernann:** Exactement, c'est surtout le Mexique pour ça.

[00:04:43] **Lucian Haas:** Comment est-ce que le Mexique est devenu une sorte de point de chute pour toi ? Du moins, une partie de chaque année. Combien de temps y restes-tu en général ?

[00:04:55] **Celia Viernmann:** Alors, le Mexique, c'est ma base pour l'hiver. En général, j'y arrive en octobre ou début novembre, et j'y reste jusqu'en mars ou début avril. Parfois, je fais des escapades au Guatemala et en Colombie entre-temps, mais je reviens toujours au Mexique. Les longs vols, c'est l'aller-retour vers le Mexique. Donc, en termes de vol, j'y suis environ deux mois et demi. Et c'était vraiment le fruit du hasard que j'aie au Mexique. C'était au cours de la première année, quand j'ai commencé à voler très intensément. Et puis l'hiver est arrivé, et c'était clair : il fallait que je parte quelque part où il fait chaud. À l'époque, j'avais déjà résilié mon appartement et je vivais dans ma voiture. Et il faisait froid, très froid.

[00:05:41] Et puis, c'était devenu évident, il fallait que je trouve un endroit où on peut survoler l'hiver. Et quelques mois auparavant, j'avais croisé par hasard Jochen Henrichs sur un camping en Slovénie, qui a sa propre école de pilotage et qui propose, je crois, des circuits vers le Mexique depuis presque 20 ans.

[00:06:01] **Lucian Haas:** C'est l'école de pilotage Airtouch, c'est ça ?

[00:06:03] **Celia Viernmann:** L'école de pilotage Airtouch, exactement. L'école de pilotage Airtouch, pour qui je travaille maintenant aussi. Et il m'a dit à l'époque : « Viens au Mexique, c'est cool, on peut voler tous les jours. » Ce qui est vrai d'ailleurs. Enfin, on n'en a pas eu cette saison, non, un jour a été annulé. Mais sinon, c'est vraiment toujours possible de voler.

[00:06:23] Et j'ai demandé si je pouvais venir genre deux semaines. J'aimerais bien accompagner l'équipe pendant deux semaines. Et au final, on est restés là-bas, et ça a fini par faire genre trois mois que j'ai passé au Mexique. Oui, depuis ce temps, le Mexique est devenu un peu comme ma maison. Justement parce que je travaille aussi pour Airtouch et que j'y retourne chaque année. Mais aussi simplement parce que la communauté des pilotes est sensationnelle là-bas. C'est juste super, super sympa. C'est difficile à décrire, il faut le vivre. Mais ce sont des personnalités vraiment, vraiment, vraiment, vraiment cool, et la façon dont cette communauté interagit dans son ensemble est tout simplement magnifique. Mais

[00:07:01] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est un endroit au Mexique où tu te trouves principalement ? Genre Valle de Bravo ou autre chose ? Ou est-ce qu'en tant qu'Airtouch, vous proposez des circuits où on dirait qu'on parcourt le Mexique de part en part, genre on vole une fois au nord, une fois au sud ou quoi que ce soit ?

[00:07:15] **Celia Viernmann:** Les deux, les deux. Alors, notre tour principal est à Valle de Bravo, qui est un peu la Mecque de l'aviation au Mexique. Et le fait de voler tous les jours, c'est aussi seulement à Valle de Bravo. Tout le reste n'a pas tout à fait ce microclimat. Oui. On va aussi beaucoup à Tapalpa, on est à Colima, on est à Fortín de las Flores et depuis cette année, enfin depuis l'année dernière, au début de cette année, on propose aussi un tour où on se déplace. Où on parcourt différents sites de vol en deux semaines et on essaie de montrer plus de pays. Et la communauté est totalement connectée. C'est comme si tout le monde traînait dans tous les sites de vol et que tout le monde se connaissait.

[00:07:59] **Lucian Haas:** Et ils le savent déjà depuis toujours. Oh, les Allemands reviennent, AirTouch. Ou est-ce que vous êtes déjà à moitié Mexicains ? Est-ce que vous êtes tellement intégrés à la communauté qu'ils disent que ce n'est plus vraiment une école de vol allemande qui débarque ici de temps en temps, mais qu'ils en font maintenant partie ? Oui,

[00:08:14] **Celia Viernmann:** C'est marrant, ce qu'on dit toujours, c'est qu'Advance arrive. Parce qu'on a souvent des démos d'Advance avec nous. On est une école Advance. Et alors on dit toujours : « Oh, Advance revient, Advance revient ». Sinon, c'est... Et puis Jochen et Celia arrivent. Donc c'est carrément lié aux noms, tout le monde nous connaît. Et exactement, les Allemands aussi parfois. Les Allemands sont de retour. Mais surtout vraiment les noms.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Tu travailles maintenant pour Jochen Henrichs, ou plutôt pour AirTouch, comme instructrice de vol. Comme instructrice de vol. Mais si je me souviens bien, je crois que tu as commencé ton brevet en 2021.

[00:08:58] Oui. Raconte-moi rapidement, comment est-ce que tu es passée de... de « je commence à voler, je vais essayer ça » à en arriver au point de te dire que le pilotage va être ta vie, au sens où ça constitue maintenant toute ta carrière professionnelle.

[00:09:14] **Celia Viernmann:** Oui, ça a été très rapide. C'est juste que, au moment où j'ai appris à piloter, je travaillais encore à l'université.

[00:09:24] **Lucian Haas:** Tu as étudié la physique, non ?

[00:09:25] **Celia Viernmann:** Exactement, j'ai étudié la physique et j'ai... Et

[00:09:27] **Lucian Haas:** aussi doctorat ? Oui. Ça veut dire que tu es docteur en physique ?

[00:09:30] **Celia Viernmann:** Oui. Je suis docteure en physique.

[00:09:33] **Lucian Haas:** C'est aussi sympa, une instructrice de vol avec un doctorat. Il n'y en a probablement pas beaucoup, mais bon, d'accord. Continue. Tu as fait ta thèse et tu as fini par te mettre au pilotage. Comment ça s'est passé ?

[00:09:43] **Celia Viernmann:** Exactement. C'était la dernière année de mon doctorat quand je me suis dit, pour des vacances d'été, de prendre deux semaines pour me vider la tête. Je m'inscris à un cours intensif. Enfin, la promesse typique du brevet en deux semaines n'a pas tout à fait fonctionné. Mais d'une certaine manière, c'était... oui, le point de départ. Et puis, j'ai passé deux semaines vraiment dans l'Allgäu avec l'Oase, c'était ça à l'époque. J'ai volé, volé, volé.

[00:10:12] Et je suis revenue, ou du moins, je n'ai plus parlé d'autre chose. C'était un peu comme au labo : « OK, la mécanique quantique est géniale et les atomes font ceci et cela, mais est-ce que vous avez déjà essayé le parapente ? Il faut absolument que vous essayiez. » Et ça a duré comme ça tout l'hiver. Et là, j'ai fait ma thèse... Je l'ai écrite, je l'ai rendue, je l'ai soutenue, et tout ça. Et puis en juin, début juin, je l'ai rendue. Et là, c'était clair : OK, maintenant vient un été libre. Prendre un peu de temps pour décider ensuite de la suite. Si je me lance dans la vie active, dans l'industrie, ou si je reste dans la recherche ou autre. Mais pour l'instant, le plan, c'était la randonnée, le vélo, le parapente.

[00:11:01] Et je m'étais aussi inscrite à une excursion guidée pour faire du parapente. Et c'est là que j'ai fait mon premier vol en thermique. Enfin, c'est la première fois que je me suis envolée au-dessus d'un décollage... Et puis c'était fini. Avec le recul, je suis plutôt contente d'avoir fini de tester avant de faire mon vol en thermique. Sinon, je pense que ça aurait été critique.

[00:11:19] **Lucian Haas:** Ça aurait pu arriver : si tu avais déjà fait une ascension thermique avant, tu aurais dit : « Je balance même ça. » Juste avant la fin. Je ne défendrais même plus ma thèse.

[00:11:30] **Celia Viernmann:** Bon, les gens, je m'en vais.

[00:11:31] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui t'a autant bluffé ? Qu'est-ce qui...

[00:11:34] **Celia Viernmann:** t'a autant bluffé

[00:11:34] **Lucian Haas:** du parles du vol thermique, tu dis que c'est ça maintenant ?

[00:11:38] **Celia Viernmann:** C'est cette liberté quand on vole. Je trouve que chaque fois qu'on est en l'air, c'est incroyable que ce soit possible. C'est-à-dire qu'avec juste un, pour être provocatrice, un morceau de tissu et quelques cordes, et avec l'air chaud, avec ce que la météo produit, ce que le rayonnement solaire crée, on a soudainement de telles possibilités de prendre de la hauteur avec une telle légèreté et une telle vitesse. Les vues que l'on obtient, c'est-à-dire comment on voit soudainement le monde complètement différemment et comment tout change en quelques secondes. Et je trouve ça toujours aussi incroyablement fascinant.

[00:12:25] **Lucian Haas:** Eh bien, tu es physicienne. Et en tant que physicienne, tu devrais être capable de bien expliquer tout ça. Oui. Les liens de causalité. Enfin, je veux dire, la météo, c'est aussi beaucoup de physique, ce qu'il y a derrière. Oui. L'aérodynamique, c'est beaucoup de physique. Oui. Et tout le reste. Pourtant, pour toi, c'est un miracle.

[00:12:46] **Celia Viernmann:** Oui. Donc

[00:12:48] **Lucian Haas:** ça semble au moins être le cas. C'est

[00:12:49] **Celia Viernmann:** il y a toujours la différence entre pouvoir expliquer et pouvoir comprendre. C'est comme si, vraiment, je ne sais pas, ça peut paraître bête sur le plan émotionnel, mais d'une certaine manière, juste parce que c'est au premier plan dans les formules et juste parce que c'est mathématiquement possible, cela existe quand même et nous avons la chance de le vivre. Et cette différence est, je trouve, encore extrêmement forte. Oui, c'est difficile à décrire.

Mais c'est simplement que cette sensation qu'on a dans les airs est, je trouve, tellement différente de tout ce qu'on vit d'habitude au quotidien.

[00:13:28] Et oui, il y a des gens qui comprennent tout de suite ce que je veux dire. Ce sont souvent ceux qui sont aussi passionnés par le vol. Et... oui, d'une certaine manière, cette liberté, aussi la précision avec laquelle on peut utiliser le frein et l'impact que cela a, donc à quel point on vole soudainement avec légèreté, sans effort, alors qu'en réalité, on ne fait rien du tout pour voler. Et que ce soit physiquement possible, qu'il y ait des formules derrière, tout ça, c'est normal. Mais le fait que nous puissions vraiment le vivre, c'est quelque chose d'unique.

[00:14:07] **Lucian Haas:** Avec tes études de physique. Ça semblait juste que tu avais même fait un peu de physique quantique. Est-ce que j'ai bien compris ? Enfin, des trucs où tu dis que les pilotes moyens — non, pas les humains moyens — ne peuvent pas comprendre. Ou même beaucoup de physiciens disent : d'accord, la physique quantique, on peut en expliquer un peu, mais on ne comprend toujours pas une grande partie de ce qui se passe réellement.

[00:14:33] Est-ce que tu dirais que c'est cette recherche de l'incompréhensible, ou... oui, le fait de ne pouvoir aborder les choses qu'en partie avec une idée ou un sentiment, qui te fascine autant ? C'est-à-dire ce qui t'a fasciné dans la physique, et qui te fascine aussi dans l'aviation ?

[00:14:49] **Celia Viermann:** Oui, c'est cette compréhension des systèmes complexes. La mécanique quantique est intuitive, mais seulement une fois qu'on l'a apprise. Notre intuition quotidienne échoue complètement. Il faut réapprendre. C'est un peu pareil pour le vol : notre intuition tirée du quotidien échoue. Parce que ce système de thermique, de vent, nous ne l'avons simplement jamais vécu avant. C'est un monde complètement nouveau. Et s'y replonger, développer une intuition pour ça. Les formules sont relativement simples. Enfin, les formules qui déterminent la dynamique des fluides sont relativement courtes. Mais les phénomènes qui en découlent sont incroyablement complexes.

[00:15:35] Et c'est toujours l'un des problèmes les plus complexes de la physique, en fait. C'est... ce n'est pas de la physique simple du tout. Et développer l'intuition pour ça, c'est quelque chose qui m'a fait énormément de plaisir en physique, et qui était aussi, je pense, ma force en physique. Et maintenant, en vol, c'est encore à un tout autre niveau. Parce qu'on le ressent directement. Parce que chaque décision a une conséquence immédiate. Parce qu'on reçoit tout de suite le feedback de ce qui vient de se passer. Et c'est ce qui rend ça tellement génial.

[00:16:06] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tes collègues physiciens, ou peut-être ton père, ont dit quand tu as annoncé : « J'ai terminé ma carrière en physique avec le doctorat, mais là, je lâche tout. Je vais quitter mon appartement, voyager en mode nomade et je vais faire du parapente pour chercher ma chance, mon intuition, ou quoi que ce soit, et mettre ça en pratique » ? Est-ce que c'était compréhensible pour eux d'une manière ou d'une autre, ou ont-ils juste dit : « OK, là Celia est devenue complètement folle » ?

[00:16:40] **Celia Viermann:** Oui, c'est très varié. Il y a des gens qui trouvent ça cool que je me sois lancée, que j'aie fait ce pas. En gros, dire que ce pour quoi j'ai travaillé pendant des années, c'est fini, je vais faire autre chose. Mais il y en a évidemment d'autres qui disent : « Mais tu es folle ? Pourquoi ? Tu as investi tellement de temps, tellement d'efforts, tu as tout appris et maintenant tu ne pourrais plus faire autant. Tu pourrais trouver un job bien payé et tranquille sans aucun problème, et au lieu de ça, tu commences à voyager à travers le monde. » Je ne parle juste qu'avec ceux qui trouvent ça cool.

[00:17:23] **Lucian Haas:** C'est évidemment aussi une bonne solution. Pour les gens qui te voient de l'extérieur, c'est quoi la principale difficulté : le fait que tu aies abandonné ta carrière, donc la carrière de physicien, ou le fait que tu aies abandonné ton mode de vie ? Euh... Donc, tu dis que tu as quitté ton appartement et que tu as dit que pour l'instant, tu ne vis plus que dans une voiture et que tu circules avec, et puis, d'accord, quand tu es au Mexique, vous avez probablement un logement où vous logez, mais c'est juste loué pour la durée correspondante ou quelque chose comme ça. Mais le fait que tu dises que tu n'as plus de foyer sous forme d'appartement, de petite maison, peu importe, où tu pourrais dire : "voilà ma base". Oui. Qu'est-ce qui est le plus difficile à accepter pour les gens ?

[00:18:10] **Celia Viermann:** C'est très différent. Enfin, on m'a raconté un jour qu'à un déjeuner à l'Institut de Physique, quelqu'un a mentionné que j'avais complètement arrêté la physique et apparemment, le déjeuner a pris fin là. Ah. Parce

que plusieurs professeurs ont dit un truc du genre : « Mais c'est pas possible ! » et puis, apparemment, c'était fini. Ils se sont précipités dehors et puis... Enfin, je ne l'ai pas vécu, on me l'a juste raconté.

[00:18:38] **Lucian Haas:** Donc, c'est genre un énorme choc. Un

[00:18:41] **Celia Viermann:** un grand choc. C'était ça, c'est le côté physique. Là, la physique est la chose la plus importante qui existe, et alors abandonner la physique, ça ne passe pas du tout. Pour les gens normaux ou les non-physiciens, c'est le truc principal, la question de la sécurité. Donc, ce n'est même pas la question de l'appartement maintenant, mais le fait de simplement s'écarter d'une carrière relativement planifiée ou d'un parcours professionnel relativement bien structuré pour aller vers...

[00:19:16] J'espère ne pas faire faillite cette année. Enfin, c'est juste un métier dépendant de la météo, où les revenus sont souvent difficiles. Je veux dire, tout le monde sait que les instructeurs de vol ne sont pas réputés pour être incroyablement riches. Et ne pas savoir ce qui va se passer dans deux ans, ce qui se passe pour la planification du futur, où tout cela va mener... C'est accepter de vivre plus dans l'instant présent, bien sûr en acceptant qu'il fasse plus froid la nuit, que c'est beaucoup de renoncement au confort, c'est le genre de chose que beaucoup ne peuvent pas vraiment comprendre. Enfin, cette décision pour l'aventure. Et en même temps, il y a encore des gens qui disent : « Hé, j'aimerais bien faire ça moi aussi. »

[00:20:03] En fait, j'ai rencontré beaucoup de gens qui disent : « Hé, j'aimerais bien le faire. Je trouve ça cool que tu le fasses. » Et beaucoup d'autres qui rêvent peut-être de la même chose, mais n'osent pas faire le pas. Alors, oui, les réactions sont vraiment, vraiment très différentes.

[00:20:20] **Lucian Haas:** Pourquoi as-tu fait cette coupure si nette ? Tu aurais pu dire que tu essayais d'une manière ou d'une autre de combiner les deux. Je fais quelque chose en physique et je continue de piloter, soit juste pour moi, mais je m'accorde un peu plus de temps pour ça, ou bien, bien sûr, je deviens peut-être instructrice de vol, mais je ne le fais que deux mois en hiver, je vais au Mexique et je fais quelque chose là-bas, et le reste de l'année j'ai mon job fixe de physicienne et je ne sais pas ce qu'on peut faire de correspondant dans l'industrie ou quelque chose comme ça. Pourquoi est-ce que ce n'était pas une option pour toi ? Ou est-ce que ça l'était, mais que ça n'est tout simplement pas encore arrivé ?

[00:20:57] **Celia Viermann:** Je ne suis pas vraiment du genre à faire des compromis. En général, je me concentre sur une seule chose et j'y mets tellement d'énergie qu'il n'y a plus du tout de place pour grand-chose d'autre. C'était aussi le cas pour la physique : quand j'ai dit que je voulais faire de la physique et obtenir mon doctorat, j'y ai mis mes 100 %. Et le pilotage était tellement présent que c'était clair : on ne peut pas faire ça juste à côté. Quand on pense à ça tout le temps, quand on rêve sans cesse de remonter dans les airs, c'est tellement fort que je me suis dit : d'accord, je ne veux pas essayer de trouver un équilibre.

[00:21:44] Je veux vraiment tout y mettre et voir si ça marche. Et pour l'instant, ça marche, et j'espère que ça durera encore longtemps.

[00:21:52] **Lucian Haas:** Ça sonne presque un peu comme si je devais être négatif, comme une sorte d'addiction. Oui, pour dire que j'y pense tout le temps et que je dois avoir ça à nouveau, que le prochain shot de vol doit retourner dans le cerveau ou quelque chose comme ça. Pourquoi penses-tu que ton cerveau réagit autant au vol ? Je veux dire, moi je ne suis pas aussi accro au vol, j'adorerais aussi voler, mais la question est de savoir si je dirais : d'accord, je lâche tout le reste juste pour ça. Mais toi, tu l'as fait. Alors, comment dirais-tu que ton cerveau est structuré pour qu'il dise...

[00:22:27] **Celia Viermann:** j'en ai besoin ? Ce sont les biologistes, moi je n'en ai aucune idée.

[00:22:33] Je pense que c'était en partie parce que c'était effectivement une période où je vivais beaucoup de changements, avec la fin de ma thèse et tout ça. Il est possible que si j'avais eu une situation professionnelle plus stable à ce moment-là, ça se serait passé différemment ou à un autre moment. Mais à ce moment-là, je n'y ai même pas réfléchi. C'était une décision évidente, de me lancer complètement dans le parapente.

[00:23:02] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu n'as pas rêvé d'une sorte de vie nomade et libre avant, mais que c'est né de cette impulsion du parapente, où tu te dis : d'accord, je ne peux vivre ce rêve de parapente qu'en me libérant totalement

de tout le reste.

[00:23:21] **Celia Viermann:** Oui, enfin, ce n'est pas comme si je...

[00:23:25] Alors, la vie normale ne me donne pas l'impression d'être une victime, bien au contraire. C'est quelque chose que j'aime beaucoup, qui me fait beaucoup de plaisir. Même avant, j'avais déjà fait des trucs comme résilier mon bail, monter sur mon vélo et partir au Portugal à vélo pendant deux mois, sans savoir ce que je ferais juste après. C'était entre, enfin avant que je ne commence mon doctorat. Et donc, il y a toujours eu des impulsions comme ça avant. Et c'est aussi le fait que j'ai toujours aimé changer de lieu, à l'avance. Que ce soit pour déménager ou autre chose, enfin, les tendances étaient définitivement déjà là. Ça n'est pas tombé complètement du ciel maintenant.

[00:24:12] Mais je n'y suis jamais vraiment allée. C'était toujours un peu comme, d'accord, c'est comme ça que la vie fonctionne. On a un appartement. On a un cercle social. Tout était joliment organisé en soi. Et puis, il a fallu aussi avoir le courage de quitter ce chemin conventionnel. Je ne pense pas que je l'aurais eu plus tôt. Tout cela a dû se construire d'abord. Et puis, à ce moment-là, tout a simplement fonctionné.

[00:24:37] **Lucian Haas:** Mais quand tu as tout arrêté, ce n'était pas encore... tu n'étais pas encore moniteur de vol ou quelque chose comme ça, tu as juste dit : « maintenant, je vais piloter ». Est-ce que c'était déjà clair pour toi, genre : « si je veux piloter comme ça, je dois me trouver un job dans le domaine, me construire une stature professionnelle pour pouvoir dire que je sais vraiment piloter et en faire mon activité principale » ? Est-ce que c'était le genre de truc où tu t'es dit : « alors là, je fonce stratégiquement à fond dans cette voie et je sais que je dois devenir moniteur de vol et tout le reste » ?

[00:25:09] **Celia Viermann:** Oui, alors l'idée de devenir monitrice de vol est arrivée très, très vite.

[00:25:17] J'ai commencé à travailler pour Papillon. Ils ont en gros un programme de progression. Donc, on est plutôt "supporter", comme ils disent, on aide au décollage et on commence en principe à apprendre à devenir moniteur de vol. Et j'ai atterri chez Papillon assez tôt dans ma carrière de pilote pour mon brevet B, et j'y ai rencontré Johannes Künstler, qui m'a aussi énormément aidé, qui m'a beaucoup appris. Et il m'a demandé à un moment donné : "Hé, tu n'aurais pas envie, envie de devenir moniteur de vol ?" Et à partir de là, j'étais en principe dans cette formation.

[00:25:56] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était comme une petite graine dans ta tête, quand quelqu'un t'a demandé si tu ne voulais pas devenir moniteur de vol ? Et là, ça a fait boum, la petite bombe atomique dans ta tête a explosé et a dit : « Ouais, je crois que c'est ça ».

[00:26:07] **Celia Viermann:** maintenant. Exactement, c'est parti. Je suis à fond.

[00:26:12] Ça n'a jamais demandé grand-chose. Ça allait toujours très vite. Mais le problème, c'est que je n'avais pas encore le droit de devenir même assistante d'instructrice de vol. Il y a un blocage de deux ans. En gros, il faut avoir la licence A pendant deux ans avant même d'être admise à ces cours. On a essayé d'obtenir une sorte de dérogation et tout ça, mais on n'a rien pu faire. C'était vraiment le blocage définitif.

[00:26:37] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'était probablement aussi pour toi le blocage financier, parce que tu te disais : je dois tenir le coup ici, je dois m'en sortir en tant que pilote, et je peux peut-être gagner un petit complément de revenu en tant que support, mais ce n'est pas vraiment quelque chose qui permet de vivre correctement.

[00:26:53] **Celia Viermann:** Exactement. Ça

[00:26:54] **Lucian Haas:** ça veut dire que tu as aussi mis tes économies dedans ?

[00:26:56] **Celia Viermann:** Oui. Oh oui. Exactement. Heureusement, j'avais encore des économies, donc juste de l'époque Corona, quand on ne pouvait plus dépenser d'argent mais qu'on en gagnait quand même, j'avais mis un peu de côté et j'ai pu m'en servir. Mais un truc énorme, c'était vraiment simplement vivre le moins cher possible. Donc résilier mon appartement, à l'époque j'ai emménagé dans la voiture de ma mère, une Opel Astra, donc la hauteur d'assise n'était pas là, mais elle avait un long coffre, donc on pouvait s'allonger dedans.

[00:27:32] Comment

[00:27:33] **Lucian Haas:** Depuis combien de temps habites-tu dans cet Astra ?

[00:27:36] **Celia Viermann:** Deux ans et demi.

[00:27:38] **Lucian Haas:** Deux ans et demi dans un Astra ? Oui. Je veux dire, un Astra, c'est un peu comme avoir une maison mobile, mais en fait, c'est comme dormir sous un pont, d'une certaine manière, non ?

[00:27:48] **Celia Viermann:** Oui. Oui, on a encore un toit. Alors

[00:27:51] **Lucian Haas:** pour tout ce qu'il faut faire en fait, il faut d'abord sortir. Oui. Enfin, tu n'as pas de cuisine, tu n'as pas de toilettes, tu n'as rien.

[00:28:01] **Celia Viermann:** Non. Oui.

[00:28:03] On finit par trouver étonnamment beaucoup d'astuces avec le temps pour que ça finisse quand même par marcher.

[00:28:10] Mais oui, on finit par s'habiller dans la voiture à un moment donné, mais pour se laver et tout le reste, il faut sortir. En tout cas. Tu as...

[00:28:18] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as pensé, pendant ces deux ans et demi, à un moment donné : pourquoi je me inflige ça ? Ou est-ce que ta volonté de faire du parapente était tellement grande que tu t'es dit : non, ça fait simplement partie de la liberté. C'est comme ça que la vie est faite.

[00:28:34] **Celia Viermann:** Il y a eu des moments, bien sûr. Enfin, il y a eu un moment, qui était aussi très drôle, où à un instant donné, ce n'était pas... j'étais malade, j'étais allongée dans la voiture et j'avais vraiment, vraiment une forte fièvre pendant quelques jours. Et il faisait, je crois, trois ou quatre degrés dehors. Donc il faisait vraiment froid.

[00:28:55] **Lucian Haas:** Tu avais un chauffage stationnaire ? Non. Alors, il faisait trois ou quatre degrés dehors, et avec ton souffle et tout le reste, tu l'as dû monter à dix dans la voiture ? Oui, mais

[00:29:04] **Celia Viermann:** C'était plus chaud sous les couvertures. Beaucoup de couvertures. Et puis, à un moment donné, je me suis dit : d'accord, il faut que j'aille au supermarché, j'ai besoin de manger. Je suis donc allée au supermarché, j'ai mis la ventilation, c'est devenu chaud, puis j'ai coupé le moteur et je suis restée un court instant dans la voiture, juste pour profiter de la chaleur du ventilateur. Et d'un coup, la voiture s'est éteinte et la batterie était vide. Je me suis retrouvée là, sur le parking d'un Aldi sous la bruine, à demander aux gens s'ils pouvaient me donner un coup de pouce avec une sorte de fièvre brutale. Et c'était le genre de moment où je me suis dit : « Eh, tu pourrais aussi juste vivre confortablement. »

[00:29:49] Mais peu après, c'était du genre : « Eh, c'est la vie que tu t'es choisie. » Et pour moi, la vie est tellement mieux que de rester assise dans un labo. Donc il n'y a jamais eu de longues périodes où je me suis dit : « Eh, pourquoi tu fais ça ? » Mais il y a toujours ces courts instants, quand on est mouillée, quand il fait froid, quand on se dit : « Oh, pourquoi ? » Mais dans l'ensemble, non.

[00:30:12] **Lucian Haas:** Maintenant, je crois que tu conduis un Traffic aménagé, donc une voiture un peu plus grande. Pourquoi ? Pourquoi ça a pris autant de temps ? Je veux dire, si je m'imagine, je serais un Astra. Je peux tout à fait me voir, j'ai déjà dormi plusieurs fois dans ma voiture quand j'étais en voyage ou quelque chose comme ça. Mais là, dire que je dors de temps en temps ou dire que j'y habite depuis deux ans et demi. Pourquoi ne pas avoir dit plus tôt : d'accord, si je m'y mets à fond, alors au moins dans un cadre où je peux aussi m'asseoir dans mon véhicule ?

[00:30:44] **Celia Viermann:** Oui, en grande partie pour des raisons financières. L'Opel était une solution qui fonctionnait, et puis un jour, il a rendu l'âme, il n'était plus une solution viable. Et là, je me suis dit : d'accord, s'il faut de toute façon acheter une nouvelle voiture, alors, Dieu merci, c'est une voiture de chez Telekom. Telekom se débarrasse de sa flotte de temps en temps et on peut obtenir de bonnes voitures, déjà aménagées à 80 % pour des prix relativement corrects. Et j'ai eu de la chance d'en avoir une comme celle-là.

[00:31:21] **Lucian Haas:** Et depuis ce temps, tu l'utilises pour tes déplacements.

[00:31:24] **Celia Viernmann:** Oui, beaucoup plus de confort que la position debout, c'est génial.

[00:31:31] **Lucian Haas:** Raconte-moi un peu ton rôle d'instructrice de vol. Si je comprends bien, tu ne donnes pas de cours de formation classiques, genre un cours de base ou quelque chose comme ça. Tu n'es pas sur la pente d'entraînement avec des gens, mais en tant qu'instructrice, tu es en fait juste accompagnatrice chez Flugreisen. Et puis tu n'es là que chez Flugreisen, avec eux. Avant

[00:31:53] **Celia Viernmann:** à tout, oui.

[00:31:54] **Lucian Haas:** Quel est donc ton rôle en tant que monitrice de vol ? Qu'est-ce que tu veux transmettre à tes élèves ?

[00:32:00] **Celia Viernmann:** Ce sont plusieurs choses. Alors, la seule chose que nous essayons toujours d'atteindre, ce sont des décollages détendus, des atterrissages détendus. Et si on dit détendu, c'est parce que détendu, c'est aussi sûr. Détendu signifie toujours qu'on a le contrôle. Le pilote a le contrôle sur la aile et ce n'est pas la aile qui contrôle ce qui se passe. Et le pilote saute encore après, d'une certaine manière, en espérant que ça se passe bien. C'est pour ça : des décollages détendus, des atterrissages détendus. La manière exacte d'y arriver est un peu différente à chaque fois. Selon d'où vient le facteur de stress. Et là, on essaie toujours de beaucoup travailler dessus. On est toujours contents quand les pilotes l'acceptent. Parce que beaucoup disent aussi : « Hé, je veux juste voler ici et me laisser tranquille. »

[00:32:45] On n'intervient que si ça devient dangereux. Mais c'est l'objectif, on dit : d'accord, ce sont les conditions de base, ce sont les prérequis. Et ce qui me plaît particulièrement, c'est de faire de la distance avec des gens. Emmener des gens en distance. Et dire : d'accord, je suis votre joker pour la thermique. Je vais entrer dans les thermiques avec vous. Soit je fais une spirale, soit je mets les oreilles en avant et je m'assure de rester sous les gens pour marquer la thermique. Et là, faire de la distance devient tout d'un coup très simple. Si on sait un peu voler en thermique et qu'on a quelqu'un qui marque les routes, qui marque les thermiques, alors les gens arrivent soudainement à faire d'énormes ailes, alors qu'avant, c'était tout simplement...

[00:33:31] était en dehors de leur portée. Et d'un coup, ça devient simple. Et réussir à le refaire soi-même, c'est aussi beaucoup plus facile. Enfin, quand on a volé avec quelqu'un, voler la même distance plus tard. C'est comme ça qu'on peut apprendre aux gens à faire de la distance. Sans avoir à faire une quantité incroyable de théorie. J'aime aussi beaucoup faire la théorie. C'est encore de la physique. Donc, j'adore ça. Mais tout le monde ne veut pas forcément parler pendant des heures de thermique, d'humidité, de différences de température et tout ça. Exactement. Et c'est ça qui me fait le plus plaisir. Emmener des gens en distance.

[00:34:11] **Lucian Haas:** Est-ce que ce genre d'existence d'instructrice de vol, où tu coaches pratiquement les gens en l'air, est quelque chose avec lequel tu te dis : d'accord, je peux vivre avec ça en tant qu'instructrice, pas sur le plan financier mais sur le plan émotionnel, parce que je continue moi-même à beaucoup voler, puisque c'est ça qui te passionne et te fascine vraiment ? Ou est-ce que tu en arrives à des points où tu te dis : non, le simple fait d'être instructrice, même si j'étais au sol, serait toujours un truc de dingue pour moi ?

[00:34:42] **Celia Viernmann:** Je pense que si je restais seulement au sol, ça deviendrait difficile à un moment donné. Même si, ce rôle de monitrice donne tellement de choses. Par exemple, les moments où les gens atterrissent et se réjouissent. C'est tellement enrichissant, c'est tellement génial que je me dis que c'est un aspect qui n'a pas de lien direct avec le vol, mais qui est tout simplement formidable. Mais si je ne pouvais plus voler du tout, ce serait comme pour beaucoup de moniteurs, qui volent à peine, ça ne fonctionnerait pas pour moi. Mais là, le mélange, le fait que j'aide parfois au décollage, puis que je suis la plupart du temps dans les airs pour voler avec eux. Et puis, ça...

[00:35:28] c'est un tout autre type de vol. Quand on fait du guiding, on vole très différemment que quand on vole seul. Mais cette attention portée aux autres est aussi incroyablement amusante et apporte quelque chose pour son propre vol. Tout cela finit par s'imbriquer d'une certaine manière. Le mélange global est tout simplement génial, c'est super amusant.

[00:35:46] **Lucian Haas:** En quoi ce vol en tant que guide diffère-t-il du vol en solo ? C'est-à-dire, quelles sont les principales différences ?

[00:35:52] **Celia Viernmann:** La principale différence, c'est que l'accent n'est pas mis sur son propre vol, mais sur celui des autres.

[00:35:59] D'habitude, on essaie d'une manière ou d'une autre de voler la thermique le plus efficacement possible ou on se réjouit d'être plus haut que les autres. Et cet aspect-là, il faut l'oublier complètement et réaliser que pour ce vol, il ne s'agit pas de soi-même, mais des gens qui nous accompagnent. Le rythme doit être adapté aux personnes présentes. Le facteur plaisir doit être adapté. Surtout quand il s'agit de savoir ce qui est encore sûr ou ce qui devient exigeant, pour beaucoup, le plaisir s'arrête avant que ça ne devienne vraiment dangereux. C'est-à-dire qu'on se dit : d'accord, je fais encore totalement confiance au pilote pour ces conditions. Mais je sais qu'il ou elle ne s'amuse probablement plus du tout.

[00:36:45] Et puis, c'est aussi genre, d'accord, ça passe encore, mais ça n'a plus de sens parce qu'on n'est pas là pour, enfin, la plupart des gens viennent voler pour vivre de belles expériences, des trucs cools. Et pas forcément pour aller chercher le tout dernier petit truc maintenant. Et souvent, il faut savoir oublier son propre ambition, genre je pourrais encore te faire faire dix kilomètres de plus, mais dire, d'accord, on s'arrête là, c'était un super vol et on atterrit avec un grand sourire, au lieu de finir dans dix kilomètres avec, "boah, j'ai eu le cœur qui battait à fond". Et il y a aussi des personnalités qui veulent ça. Elles disent, je veux me battre jusqu'au dernier moment. Et réussir à gérer ça, c'est ça qui compte énormément dans les vols de dingue.

[00:37:31] C'est plutôt une question de psychologie, et souvent, on se concentre moins sur la thermique elle-même. Parce que le vol en thermique, ça devient un peu automatique à un moment donné.

[00:37:41] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu gères les gens en l'air alors ? Vous communiquez beaucoup ? Genre, tu remarques aussi, oh, là il arrive doucement à ses limites ? Ou est-ce que tu peux aussi le voir au style de vol de l'autre, où tu te dis, d'accord, il est encore concentré sur ses cercles en thermique. Maintenant, il ouvre tout le temps et tourne n'importe comment. Ça fonctionne en fait, ça ne fonctionne plus. Je pense qu'il est arrivé à ses limites maintenant.

[00:38:07] **Celia Viernmann:** C'est clairement le style de vol. Enfin, certains le disent par radio, ils disent qu'ils n'en peuvent plus et qu'ils vont atterrir maintenant. Mais on le voit très bien au style de vol. Quand les mouvements deviennent vraiment saccadés, quand on ne pilote plus avec la aile, mais qu'on va à droite, à gauche. Ou quand on n'arrive plus à se centrer, quand on ne fait plus de cercles, mais des grandes ellipses ou des zigzags. On remarque très vite quand quelqu'un est fatigué.

[00:38:36] **Lucian Haas:** Est-ce que tu te projettes aussi là-dedans ? Enfin, dans le sens où tu remarques ce que j'observe chez les autres, les erreurs qu'ils font soudainement ou ce genre de trucs, que tu as développé une autre observation pour ton propre style de vol ? Genre, pour toi-même, tu te rends compte que tu ne voles plus du tout rond. Que ce n'est plus du tout un cercle que je vois encore sur mon vario ou autre chose. C'est un hexagone, un polygone ou je ne sais quoi. C'est vraiment plus du tout joli. Absolument. Je devrais peut-être aller atterrir au lieu de faire encore dix kilomètres.

[00:39:07] **Celia Viernmann:** Alors, je pense que ma limite est plus haute que celle des gens qui sont avec nous. Mais j'ai exactement les mêmes phénomènes. Quand on est fatigué, quand on n'a pas assez bu, quand on n'a pas assez mangé. Enfin, tous ces facteurs. Absolument.

[00:39:24] **Lucian Haas:** Est-ce que ce sont des choses que tu avais déjà observées chez toi auparavant, ou est-ce que tu dirais que le guiding, le fait d'être moniteur, t'a énormément apporté par l'observation des autres, tant pour ton propre style de vol ou ta propre approche du vol, mais aussi peut-être pour la gestion du risque et tout ça ?

[00:39:42] **Celia Viernmann:** Oui. Je n'arrive pas vraiment à faire la distinction parce que j'ai grandi dedans en même temps. Je me suis donc très tôt, via AirTouch, initiée au guiding en XC. En gros, j'ai eu un Mexicain, Luis Yepes s'appelle, un très, très bon guide XC, phénoménal, qui m'a prise sous son aile pour la thermique très rapidement. Et là, on reçoit à la fois le feedback personnel et le feedback sur la manière de faire en tant que guide. C'est pour ça que je n'arrive pas vraiment à séparer ce qui relève de mon propre pilotage ou de ces leçons pour mon propre pilotage, et ce qui relève des leçons de guide, parce que pour moi, tout ça s'est passé en même temps.

[00:40:32] Apprendre le vol XC tout en étant déjà formée pour être guide en même temps.

[00:40:38] Et justement, Igor Todevsky, de Macédoine du Nord, c'est aussi un très, très bon guide XC, il a beaucoup appris sur la thermique et il en a beaucoup montré. Et ce sont ceux qui,

[00:40:50] Oui, en fait, tout ce qu'un moniteur de vol raconte peut s'appliquer à soi-même. On n'est protégé contre rien. Récemment, ici aussi pendant l'entraînement dans les Pyrénées, on dit toujours aux gens de ne pas regarder l'obstacle, mais de regarder à côté. Et il y a deux semaines, j'ai fait un atterrissage parfait.

[00:41:09] En fait, aucune situation critique, mais j'ai quand même eu un petit coup de vent, du stress, et puis je suis entrée à fond dans les buissons épineux. Fixation sur l'obstacle et je suis dedans. On n'est pas à l'abri soi-même. Toutes les erreurs qu'on voit chez les élèves ou même chez les pilotes confirmés, on les fait toutes soi-même. Oui.

[00:41:31] **Lucian Haas:** C'est vraiment tout. On abordera les Pyrénées juste après. J'ai encore une question sur ton guiding. Combien de personnes prends-tu sous ta responsabilité à la fois ? Est-ce que tu dis que tu voles avec un maximum de cinq ou un maximum d'un ? Ou alors, quelle taille peut faire un groupe avec lequel tu peux, quand tu es seul, les encadrer, les contrôler, les aider pour ne perdre personne ? Déjà après les dix premiers kilomètres ou quelque chose comme ça.

[00:42:01] **Celia Viermann:** Je peux gérer six à huit personnes si elles coopèrent un peu. Enfin, si elles écoutent les conseils et si une partie du groupe est prête à attendre parfois. C'est pour dire, d'accord, je me place au-dessus des autres dans la thermique et on reste un peu ensemble. On ne fonce pas tête baissée. Souvent, quand les gens s'élancent trop, je dois finir par dire : « Désolé tout le monde, vous êtes maintenant trop loin, quand on aura rattrapé votre retard, je serai de nouveau avec vous. »

[00:42:27] Mais surtout, s'ils sont trop loin, genre, je pense que je peux gérer jusqu'à trois kilomètres dans chaque direction, mais à un moment donné, ils sortent de mon champ de vision. Du coup, je ne peux plus les aider. Mais six à huit, ça fonctionne bien. C'est évidemment beaucoup plus intense quand je vole avec une ou deux personnes. Quand on n'a qu'un ou deux pilotes, on peut vraiment s'adapter au rythme individuel. Et quand le groupe est plus grand, il faut souvent ralentir un peu pour que tout le monde ait une chance de suivre.

[00:42:59] **Lucian Haas:** Comment gères-tu les groupes ? Je peux imaginer que surtout dans des groupes qui se disent « je vais me réserver un voyage au Mexique », il y a des gens qui savent déjà assez bien voler, où tu te dis qu'ils peuvent déjà faire beaucoup de choses seuls. Bien sûr, ils profitent encore du guiding, mais en fait, ce sont déjà des pilotes assez autonomes. Et puis il y a probablement ceux qui disent : « Oui, j'ai entendu dire qu'ils font aussi du guiding. Je n'ai pas encore beaucoup d'expérience en parcours ou autre chose, mais je vais tenter ça, et volontiers en hiver au Mexique. Ça a l'air génial. » Et là, tu as probablement parfois dans ces groupes une plage assez large de ce que les gens savent faire. Comment peux-tu, quand tu dis que tu voles vraiment avec eux, combler une telle différence ? Et comment peut-on freiner les plus expérimentés, peut-être aussi les plus ambitieux ou quelque chose comme ça, pour qu'ils disent qu'ils sont prêts à s'adapter au groupe ?

[00:43:49] ...attendre ou faire autre chose ?

[00:43:53] **Celia Viermann:** Alors, en ce moment au Mexique, ça fonctionne super bien parce qu'on prend au maximum douze personnes, avec deux moniteurs, donc Jochen et moi, douze personnes maximum. Et ça se dégrade beaucoup par rapport au temps. Le déroulement normal, c'est qu'on a des pilotes qui font leurs premières expériences en thermique, parfois ils se lancent carrément sans préparation, et on dit : d'accord, maintenant on va vous aider dans les premières thermiques. Ils décollent plus tôt. Et souvent, la répartition est la suivante : Jochen fait décoller les gens ou les aide au décollage, et moi je fais de la radio thermique au sol, donc j'aide les gens à entrer dans la thermique et à faire des cercles. Et puis à un moment donné, Jochen prend le relais avec les gens en l'air et je fais un briefing de vol de distance pour la journée avec les plus expérimentés.

[00:44:41] Genre, on dit : « OK, on va essayer de voler sur tel parcours environ. À tel endroit, vous devez faire attention au vent, aux conditions météo, et ainsi de suite. Et on se retrouve dans une demi-heure au-dessus du décollage. » Et là, les gens peuvent déjà sortir et commencer à prendre de la vitesse et de la hauteur. Et moi, je sors en dernière et j'essaie

de prendre tout le monde depuis le bas, et ensuite on commence. Bien sûr, il y a des jours où on dit : « OK, on va faire une manche plus petite. » Les plus expérimentés peuvent essayer des trucs par eux-mêmes. Et d'autres jours, on dit aussi : « OK, hier on a fait une manche un peu plus petite. Essayez de la faire seuls aujourd'hui pour les moins expérimentés. » Et moi, je fais une grande manche avec les plus expérimentés.

[00:45:28] Et ça se met en place plutôt bien. Il ne faut pas forcément que tout le monde fasse quelque chose de grand tous les jours. Les gens ne le veulent même pas, c'est trop pour eux. Surtout au Mexique, où on peut tellement voler, il arrive souvent que les gens disent volontairement : « OK, aujourd'hui, je veux juste une journée de repos. Je redescends et je vais manger. » Et tout va bien. Et ce qui est cool à Valle de Bravos, c'est qu'on a encore un vol vraiment, vraiment superbe le soir. Souvent avec ce qu'ils appellent une « restitution » en Espagne. Ce n'est pas vraiment une thermique inversée, mais un phénomène similaire où toute la plaine est encore chaude et commence à se détacher. Et c'est très doux. Et là...

[00:46:13] Et c'est une organisation qui fonctionne plutôt bien. Il ne faut pas forcément que tout le monde fasse un truc énorme tous les jours. Les gens ne le veulent même pas, c'est trop. Surtout au Mexique, où on peut voler autant, les gens disent souvent d'eux-mêmes : « OK, aujourd'hui, je veux juste une journée de pause. Je redescends et je vais manger. » Et tout va bien. Et ce qui est cool à Valle de Bravos, c'est qu'on a encore un vol vraiment, vraiment génial le soir. Souvent avec une restitution, comme disent les Espagnols. Ce n'est pas vraiment de la thermique inversée, mais un phénomène similaire où toute la plaine est encore chaude et commence à se détacher. Et c'est très doux. Et là, on ne prend pas les débutants. On leur dit : « OK, il vous faut de l'expérience en distance. » Et ça n'a pas de sens de faire ça là, alors je fais souvent les premiers sauts en XC avec les débutants absolus. Genre : « OK, pour la première fois, on vole trois kilomètres vers un nouvel endroit et on fait demi-tour. » Et ce sont les vols du soir. Et pour les expérimentés, on leur dit : « OK, amusez-vous bien. Profitez encore un peu. Pas d'atterrissages hors piste. Profitez juste encore de la vue. Profitez du coucher de soleil. » Et comme les conditions sont si douces, on commence alors à faire un peu de XC avec les moins expérimentés. Et tout ça s'organise super bien. Mais on a aussi des tournées, par exemple en Colombie. Là, on dit : « On fait de longues distances. » On essaie d'amener les gens aux 80, aux 100 kilomètres.

[00:46:59] Et là, on ne prend pas de débutants. On leur dit : « Ok, il vous faut de l'expérience en distance. » Et ça n'a aucun sens de faire ça là.

[00:47:08] de prendre quelqu'un qui est encore en train d'apprendre le vol en thermique. Donc on a vraiment aussi les tournées citées où on dit, d'accord, là on donne de la puissance. Et là, il y a les longues distances. Mais sinon, beaucoup d'autres, ces tournées mixtes, selon la zone, fonctionnent à merveille.

[00:47:25] **Lucian Haas:** Si tu regardes ton année actuelle, quelle partie de cette année es-tu vraiment

[00:47:32] en tant qu'instructeur de vol ? Est-ce que ça fait quatre mois ? Est-ce que c'est sept sur douze ? Enfin, quelle proportion dirais-tu ? Tu continues aussi à voler toi-même, on en reparlera d'ailleurs tout de suite, mais quelle proportion de ton temps es-tu vraiment actif en tant qu'instructeur, en tant que guide ?

[00:47:48] **Celia Viermann:** Alors,

[00:47:52] c'est continu, c'est notre saison forte, donc on se dit : d'accord, ça commence à la mi-novembre, on commence à guider. Et ensuite, ça continue vraiment sans interruption jusqu'à la mi-mars. Enfin, avec quelques jours de pause par intermittence. Donc pas juste le week-end, mais vraiment en continu. Et puis, par exemple, jusqu'à la mi-janvier, les après-midi du samedi sont libres. Et sinon, c'est vraiment du guidage tous les jours sans interruption. Et puis avec le Guatemala intégré, la Colombie intégrée. On a généralement deux ou trois jours de voyage. Et ensuite, ça se fait très continuellement. Maintenant, en été, il y a plus de temps. Surtout cette année, beaucoup de temps.

[00:48:37] Mais sinon, en général, on a deux semaines de tour, une semaine de pause, deux semaines de tour. La nouveauté cette année, c'est que je vais aussi avoir le décollage pour un cours SIV. Donc chez Sicher Fliegen, je vais commencer à travailler aussi au décollage. Avec Roman Schäffner. Exactement, j'ai hâte aussi. Je pense que ça va être super cool. Exactement, donc là, il y a plutôt des intervalles d'une semaine entre les sessions. Et cette année, c'est une exception parce qu'on a dit, nous ou Jochen qui est aussi mon supporter pour EXPUR, qu'on a dit qu'en tant qu'équipe, on participe à cette compétition Hike & Fly et qu'on va vraiment prendre beaucoup de temps pour la préparation. Cette

année, je l'ai géré un peu différemment.

[00:49:23] **Lucian Haas:** Revenons un instant sur l'hiver : quand tu dis qu'en gros, pendant trois mois d'affilée, tu travailles au moins six jours par semaine et que le samedi est libre, le samedi après-midi. Ou le samedi après-midi, oui, d'accord. À quel point est-ce épuisant mentalement, ou est-ce que parce que c'est du vol, il y a tellement de vie là-dedans que tu te dis que ça ne m'épuise pas, mais que ça me donne au fond de moi de l'énergie ?

[00:49:47] **Celia Viermann:** Ça peut être épuisant. Ça dépend beaucoup du groupe qui est là à ce moment-là. Il y a des groupes où c'est juste super, super, super. Et il y a des groupes, genre des groupes de râleurs parfois, où on fait des efforts et on se dit : « Purée, c'était optimal, une super journée », et les gens sont là : « Mon papier toilette n'est pas assez mou ».

[00:50:10] **Lucian Haas:** Vraiment. Enfin, c'est plutôt que ce n'est pas

[00:50:14] lié au vol, ce qui peut rendre les choses fatigantes.

[00:50:17] **Celia Viermann:** Ça peut devenir très épuisant. Alors

[00:50:19] **Lucian Haas:** tout le reste, les relations humaines et les difficultés qui peuvent survenir de temps en temps.

[00:50:24] **Celia Viermann:** Exactement, ça peut devenir très épuisant parce qu'en tant que guide, on est toujours impliqué avec le petit-déjeuner, pour aller dîner le soir, on est en fait occupé 24 heures sur 24. Et quand il y a des gens avec qui ça se passe bien, c'est super, super agréable. Mais ça peut aussi devenir vraiment épuisant, surtout sur le plan émotionnel. Il faut alors bien faire attention, parce qu'on est aussi responsable de la sécurité des gens, à repérer les choses tôt. Du coup, on peut communiquer au sein de l'équipe, genre : « OK, j'ai besoin d'une pause déjeuner maintenant » ou « je dois me retirer ce soir » ou quelque chose comme ça. Et on arrive à gérer ça.

[00:51:10] Donc, on peut déjà s'accorder des pauses mutuelles. Sinon, ça devient infernal. Tu

[00:51:18] **Lucian Haas:** Tu n'as jamais eu, par exemple, une formation en psychologie ou autre chose qui te permettrait de dire : « Je vais apprendre quelques astuces ou des moyens de gérer ce genre de personnes, de désamorcer un peu les situations critiques ou autre chose ». Ou alors, c'est plutôt de la psychologie de comptoir, de la psychologie de cuisine, pas de la physique de cuisine, mais de la psychologie de cuisine. J'ai l'impression que c'est comme ça que je pourrais peut-être encore le gérer.

[00:51:47] **Celia Viermann:** On en parle beaucoup. Enfin, surtout quand on a des gens pour qui, ça peut être très différent, par exemple quand on est face à...

[00:51:55] Le blocage au décollage, par exemple. Ça fait deux jours qu'il a un blocage au décollage. Comment on résout ça maintenant ? Qu'est-ce qu'on se dit pour aborder la personne ?

[00:52:06] Maintenant, Jochen a 30 ans d'expérience en tant qu'instructeur de vol, il a pas mal d'astuces. Il les a apprises lui-même. Mais le simple fait d'en parler, de prendre du recul, surtout quand on est soi-même un peu impliqué émotionnellement, c'est prendre du recul. Parfois, changer d'instructeur aide déjà. Juste passer par une autre personne pour faire le point sur tout ça.

[00:52:30] Et à chaque fois qu'on voit une autre école de pilotage, on est tout ouïe pour voir comment ils font. Quels sont les tricks qu'ils ont. Il y a énormément de tricks.

[00:52:40] Oui, beaucoup de psychologie, beaucoup de ruses. Et ensuite, on essaie de trouver un moyen de s'y prendre. Et c'est souvent ce qui rend ça passionnant.

[00:52:47] **Lucian Haas:** Alors, tu es une femme. Le parapente est encore, en fait, très largement un domaine d'hommes. Probablement aussi pour vos voyages, il y a sans doute beaucoup plus d'hommes que de femmes qui participent. Est-ce que tu dirais qu'en tant qu'instructrice de vol, comme quelqu'un qui sait très bien piloter, c'est un avantage ou est-ce un inconvénient pour le guidage ?

[00:53:09] **Celia Viernmann:** Ça dépend. Au final, ce sont toujours deux personnalités qui se rencontrent d'une manière ou d'une autre. Le guide et celui qui l'accompagne. Et il faut que ça colle.

[00:53:20] Si quelqu'un dit maintenant,

[00:53:24] ça peut aller dans les deux sens. Ça peut être, d'accord, je trouve ça super cool, il y a une femme qui vole et c'est merveilleux. Mais on en a aussi un qui dit clairement : je ne vole pas avec des femmes. Point.

[00:53:34] **Lucian Haas:** Ça existait déjà ?

[00:53:35] **Celia Viernmann:** Alors ça ne marche pas. Ils

[00:53:38] **Lucian Haas:** Ils ont réservé le voyage, je dois maintenant faire de la longue distance avec Celia ici et je ne veux pas me laisser guider par elle. Il réserve aussi tout le temps. Non, non. Je ne prends que des conseils de Jochen, pas de Celia.

[00:53:52] **Celia Viernmann:** Ouais, ouais. Et je veux dire, là, on n'a aucune chance. On n'a même pas besoin d'essayer. Mais là, on sait, d'accord, c'est Jochen qui s'en occupe et tout ira bien.

[00:54:02] **Lucian Haas:** Là, tu ne vas pas non plus être ambitieux en te disant : je vais essayer de le convaincre d'une manière ou d'une autre. Il finira bien par apprendre ce qu'il pourrait bien avoir avec moi.

[00:54:10] **Celia Viernmann:** Quand c'est aussi explicite, c'est difficile. Alors, j'ai souvent l'ambition d'essayer de les convaincre encore. Mais parfois, oui, dans ce cas-là, j'abandonne. S'il veut, il peut bien recommencer à voler. Parfois il le fait et il le nie après. Donc il y a des cas. Et il faut que ça colle. Mais souvent, je pense que parfois, le fait que ce soit une femme qui guide fait une différence pour certains, mais pas pour beaucoup. Et c'est simplement qu'il faut savoir gérer les personnalités. Et le genre en fait évidemment partie. Mais il peut tout aussi bien arriver que quelqu'un dise : d'accord, je ne peux pas avec ta façon de faire ou je peux particulièrement bien avec ta façon de faire.

[00:55:00] Ou encore des gens qui disent pour un voyage en vol : « Le soir, j'ai envie de m'enivrer ». Et là, on n'est pas la bonne école pour eux. Parce qu'on dit : « OK, maintenant, depuis un an et demi, on ne boit plus d'alcool du tout ». Pas seulement en tour, mais aussi ailleurs. Et ce qui, je pense, a nettement augmenté la qualité du guidage, c'est qu'on est simplement plus en forme, parce qu'on...

[00:55:28] ... aussi ce genre de "décrassage" le soir, qui arrive souvent pendant les tours, il ne l'a pas et il est tout simplement beaucoup plus reposé, bien plus en forme, il peut se concentrer beaucoup plus sur le pilotage. Mais il y a aussi des pilotes qui disent : "Hé, je pars en voyage aérien parce que je veux ma bière d'atterrissage après." Et pas seulement une bière d'atterrissage, ils veulent faire la fête avec les gens le soir. Et là, on est carrément la mauvaise école pour eux. Du coup, chacun trouve les guides avec qui il veut partir.

[00:56:00] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est écrit dans votre offre, en gros ? Pour les tours que vous proposez ? On est une école de vol sans alcool, en quelque sorte. Ou alors on propose seulement des voyages sans alcool. Tu dois accepter qu'il n'y a pas de bière d'atterrissage avec nous. Les gens

[00:56:14] **Celia Viernmann:** Est-ce que c'est écrit dans votre annonce, en quelque sorte ? Pour les circuits que vous proposez ? On est une école de vol sans alcool, pour ainsi dire. Ou alors on propose seulement des voyages sans alcool. Tu dois accepter, il n'y a pas de bière d'atterrissage chez nous. Les gens boivent de la bière d'atterrissage, ce n'est pas du tout un problème. C'est juste qu'on n'en boit pas. Donc même si les gens veulent boire, on n'a aucun souci avec ça. Mais ça a une influence énorme. Si on dit, d'accord, on ne boit rien, alors la moitié du groupe ne boit rien non plus. Alors

[00:56:29] **Lucian Haas:** ils en boivent aussi moins. Et

[00:56:31] **Celia Viernmann:** alors, automatiquement, c'est un autre...

[00:56:33] **Lucian Haas:** Du es es donc aussi, d'une certaine manière, un modèle en tant que monitrice de vol ?

[00:56:38] **Celia Viernmann:** Incroyable, oui. Parfois, c'est même difficile pour ma propre formation, parce que j'aimerais bien, par exemple, m'entraîner sur des atterrissages plus complexes, mais je sais très bien que si je fais ça

devant les gens, ils vont le reproduire. Tout de suite. Et là, il faut toujours être très prudente. On est donc une très, très grande source d'inspiration. Que ce soit en volant ou... ou même dans la vie de tous les jours. Ce qui est drôle, et je ne l'aurais jamais imaginé, c'est que juste parce qu'on dit, d'accord, on ne boit plus de bière après l'atterrissage, d'un coup, la moitié du groupe n'en boit plus non plus. Je ne l'aurais pas imaginé.

[00:57:17] **Lucian Haas:** À propos des atterrissages compliqués. C'est un bon point de départ pour enfin aborder la raison pour laquelle je t'ai sollicitée au départ. J'ai trouvé tout le reste intéressant aussi, pour pouvoir parler un peu de la psychologie de l'existence d'une instructrice de vol nomade. Mais tu as aussi commencé à faire des compétitions de Hike & Fly. 2024 était, je crois, ta première. Tu étais à la X Slovenia. Qu'est-ce qui t'en reste comme souvenir ?

[00:57:45] **Celia Viermann:** De la X Slovenia ?

[00:57:49] C'était une compétition très drôle. Le Hike & Fly m'a fascinée et je me suis dit que je voulais absolument essayer. Mais je n'avais aucune idée de ce que sont les grandes compétitions. On connaît forcément les très grandes, mais pas ces courses d'initiation qui permettent ensuite de faire des courses de 2 ou 3 jours. Je savais, d'une certaine manière, qu'on trouvait les compétitions de XC par exemple sur Air Tribune. Et la seule course de Hike & Fly sur Air Tribune était X Slovenia. Alors je me suis simplement inscrite. Je n'avais pas un équipement léger, donc un équipement normalement lourd. Et en fait, je n'avais pas vraiment d'idée de comment on faisait. Et je me suis juste...

[00:58:34] inscrite. Et là, on m'a dit : « OK, il te faut absolument un supporter. » Enfin, un supporter de la course. Et là, c'était genre personne n'avait le temps. Du coup, j'ai vu avec quelques membres de l'équipe d'organisation : « OK, je viens quand même sans supporter. » Et j'avais quand même une petite natte de sol avec moi, pour pouvoir dormir dans l'aile en cas de besoin. Donc, c'était un peu une planification sauvage. Ou plutôt, pas planifiée, pour être précise. Et ça a complètement foiré. Je me disais : « Ouais, quand tu es en l'air, le poids, c'est pas si grave. En vol, ça ne compte pas. » Et au sol, bah, ça va finir par se faire. Et puis la météo était tellement mauvaise qu'en fait on ne pouvait que

[00:59:20] j'ai marché tout le temps. Et je suis restée marcher pendant trois jours. Je suis allée jusqu'au dernier moment. J'ai aussi volé quelques fois, mais surtout en planeur. Mais c'était quand même cool, c'était passionnant. Ensuite, j'avais un support par téléphone. Je pouvais appeler Jochen de temps en temps, qui m'a supportée à distance pour la première fois. Et il était en déplacement avec des gens au même moment. Et je pouvais l'appeler et lui dire : « Hé, je suis là au décollage. Tu peux vérifier le Regenrad ? J'ai presque pas de réseau ici. » Exactement, c'était la première fois. Et ça m'a quand même amusée. L'ambiance en Hike & Fly est incroyablement cool. Je me suis fait supporter par toutes les autres équipes.

[01:00:06] Chaque voiture d'assistance qui passait me donnait à manger et tout ça. C'est un peu comme si, même si on est censés être en compétition, on se dit plutôt : « OK, on va tenir le coup ensemble ». Et ça, c'était super cool. Depuis, j'ai bien sûr un équipement beaucoup plus léger et tout est devenu plus professionnel. On a le bon support. Maintenant, avec Jochen, il a déjà fait mon support à plusieurs reprises. Et pour la première fois aussi avec le deuxième supporteur. Je pense qu'avec le temps, tout ça a un peu évolué, c'est devenu un peu plus pro.

[01:00:46] **Lucian Haas:** Est-ce que pour toi, au final, c'était comme ça pour cette X Slovenia, où tu dis que tu as tenu bon ? Oui. Enfin, j'ai fait les trois jours. Tu dirais aussi que ça ne sert à rien avec mon équipement. Ce n'est pas le but ultime, après tout. Est-ce que c'était ça, pour toi, la réussite ? Que tu aies vu pour toi : ah, je tiens le coup et c'est ça la réussite pour laquelle je me lance en fait ?

[01:01:09] **Celia Viermann:** C'est une grande partie de ça, oui. Ce fait de tenir bon, je pense que c'est le cas pour tout le monde dans ce sport d'endurance — enfin, ça s'appelle déjà "endurance", ça veut dire tenir bon — on atteint très vite ses propres limites. Parce qu'on se pousse jusqu'à la limite et puis, très vite, on se rend compte que, ouh là, ça devient dur, c'est épuisant, et réussir à passer au travers, ça redevient parfois plus facile, pour la petite histoire, mais le fait de passer par ces moments difficiles, ça apporte énormément. Ça rend tout plus intense, ce côté "se battre pour l'obtenir" et puis, d'une manière ou d'une autre, le vol finit par réussir et, donc, beaucoup de mes plus beaux vols sont, étaient ou seraient des Hike and Fly, même si c'étaient parfois juste des glissades, mais ce sentiment que ça a marché et là, on vole souvent dans, dans

[01:02:07] des de décollages où on n'aurait jamais décollé d'habitude et on voit des choses qu'on n'aurait jamais vues autrement, et ça rend tout tellement, tellement intense. C'est une expérience très, très intense, peut-être à chaque fois, peu importe si ça se passe bien ou non, mais c'est vraiment une expérience unique.

[01:02:25] **Lucian Haas:** Tu avais aussi vécu, si je me souviens bien, un "échec", entre guillemets. Tu as participé à l'Eiger-Tour et tu as dû abandonner ou tu as abandonné au deuxième jour. Comment as-tu vécu ça et pourquoi était-ce le cas ?

[01:02:41] **Celia Viermann:** C'était vraiment le cas, j'étais mentalement à bout. L'expédition de l'Eiger dure quatre jours et ce qui est particulier, c'est que c'est en autonomie, donc on est seul, on doit aussi s'occuper de savoir où on dort, ce qui est une difficulté supplémentaire puisqu'il faut planifier d'atteindre une cabane le soir ou de pouvoir dormir d'une manière ou d'une autre. Et ça repose beaucoup sur des atterrissages de sommet, il y a énormément de points de passage qui sont tous des cabanes, des cabanes de montagne. Il faut atterrir sur le sommet de la cabane à chaque fois, se prendre un selfie, c'est ça, on se tient là devant la

[01:03:27] On arrive au prochain refuge, on prend le selfie et avec ça, on a validé le point de passage. Ensuite, on peut généralement repartir et on continue vers le point suivant. C'est un rythme incroyablement rapide, parce qu'on enchaîne : on vole un peu, on atterrit, et on continue.

[01:03:42] Entre-temps, il fallait aussi toujours marcher, donc vraiment faire des dénivelés, beaucoup de dénivelé quand on n'arrivait pas tout à fait à atterrir. Et tout ça commence à Grindelwald, donc avec les hautes montagnes des Alpes, et c'est fantastique niveau paysage, absolument super, mais c'est vraiment, vraiment un niveau élevé. Du coup, le premier jour, quelque chose a un peu foiré, je me suis un peu noyée, j'ai dû continuer, j'étais un peu à la traîne, et le deuxième jour s'est super bien passé, vraiment, vraiment bien, jusqu'à ce qu'on se retrouve un peu dans le grand groupe, on était à la Wildstobelhütte, donc genre devant les glaciers sur la crête principale, et il y avait un vent du nord beaucoup trop fort et là, c'était clair, OK, on doit passer par-dessus la crête principale, donc le prochain

[01:04:32] Le point de retour était dans le Valais et on se disait un peu : « Oh là là, on est dans l'abri, il y a un vent super fort, c'est genre... » et puis on a quand même décollé, genre « OK, ça va passer ». Ça a marché, on est montés jusqu'à la nuée et on a traversé avec un vent arrière, toujours vers l'arête principale et au-dessus du glacier. C'était à la fois fantastique et terrifiant avec ce vent super fort, puis on est tombés dans la dégueulante du glacier, on s'est fait rincer et je ne sais quoi, et puis dans le Rodental, on est entrés dans la brise de vallée. Et puis à un moment donné, je me suis retrouvée dans le Rodental et je me suis dit : « OK, assez d'aventure, c'est fini ». C'était juste tellement intense, ce qui s'est passé en ces deux jours, tant au niveau...

[01:05:21] des trucs que j'ai vus là-bas, aux refuges où je me suis posée et puis ce dernier vol, j'ai dit : ok, là je suis juste,

[01:05:34] j'étais assise là dans le champ et je me suis dit que je ne bougeais plus d'un mètre, que je restais juste assise là, et je crois que je suis restée deux heures dans ce champ parce que c'était juste trop pour moi à ce moment-là.

[01:05:47] **Lucian Haas:** C'était un overflow d'adrénaline et tout le reste ?

[01:05:50] **Celia Viermann:** Oui, tout simplement sur tellement de plans, au point que je me disais : « OK, ça a probablement dépassé mes limites, si je continue, ça va devenir dangereux » ou je ne sais même pas si j'ai assez réfléchi. Je me suis assise et, avec le recul, c'était à la fois une expérience tellement intense et géniale, mais aussi le fait de ressentir vraiment une limite, une limite dure, où je me disais : « OK, j'arrête là. Pas plus loin. » C'était à la fois un échec parce que j'ai dû abandonner, mais aussi quelque chose qui m'a énormément fait progresser, tant au niveau du vol que sur la connaissance de mes propres capacités.

[01:06:35] **Lucian Haas:** Cette année, tu participes au X-Pier, qui commence en juin, mi-juin. Qu'est-ce qui t'attire là-dedans ou pourquoi as-tu dit que tu voulais aussi participer à ce qui est, en quelque sorte, la deuxième plus grande course de Hike-and-Fly ?

[01:06:55] **Celia Viermann:** C'est une aventure de dingue. Juste le fait de se dire, de l'Atlantique à la Méditerranée, le long des Pyrénées. Je l'ai fait à vélo il y a des années et maintenant, avec le Hike-and-Fly, c'est simplement l'ampleur de la tâche qui m'attire énormément. Je peux dire que je sais beaucoup mieux comment gérer mes limites, c'est-à-dire que je

ne vais pas me pousser à fond dès le deuxième jour au point de ne plus pouvoir continuer, mais plutôt me dire : d'accord, je suis mieux préparée dans le sens où je sais quand je dois ralentir pour tenir le coup.

[01:07:33] et j'ai aussi nettement progressé en vol depuis l'année dernière. Oui, et c'est simplement ce...

[01:07:43] Participer à des aventures, les vivre, c'est une grande source de motivation. Je ne sais même pas trop comment l'expliquer, c'est un peu comme : pourquoi les gens courent-ils un marathon ? Ce qui n'a pas vraiment de sens en soi. Mais ce genre de défi,

[01:07:56] se lancer dans quelque chose sans savoir si on va y arriver. Et juste essayer, tenter de tenir le coup. Donc l'objectif, c'est aussi d'être encore dans la course au septième jour, c'est-à-dire de tenir jusqu'au bout.

[01:08:12] **Lucian Haas:** Alors, tu n'as pas pour objectif d'arriver absolument à l'arrivée, peu importe la raison, parce que si la météo est super et qu'on n'a pas besoin de trop marcher mais qu'on peut beaucoup voler, alors c'est encore réaliste de réussir ça en sept jours. Mais tu dirais aussi que ça n'a pas vraiment d'importance, que ce n'est pas tant le fait de pouvoir dire à la fin que j'ai fini au but qui compte, mais que j'ai été un "finisher" par moi-même sur la route, parce que j'ai vraiment tenu les sept jours.

[01:08:39] **Celia Viermann:** Alors, l'objectif, ce sera d'aller aussi loin que possible, d'une manière ou d'une autre. Mais le but principal, c'est de pouvoir encore se battre au septième jour, donc de pouvoir encore voler, encore courir. Encore ramper si nécessaire, et aller aussi loin que c'est, comme c'est possible. Bien sûr avec l'objectif d'atteindre aussi la Méditerranée, si c'est possible d'une manière ou d'une autre. Mais il y a tellement de facteurs en jeu. Si la météo est bonne, c'est faisable.

[01:09:11] S'il pleut ou s'il y a des tempêtes pendant sept jours, ça va devenir difficile. Exactement, et puis simplement pouvoir vivre ça, pouvoir vivre cette aventure à travers cette course. C'est ça le plus important.

[01:09:28] **Lucian Haas:** Si on regarde la scène du Hike and Fly, elle est en partie très, enfin au moins au sommet, assez professionnalisée. Ils s'entraînent très sérieusement, ils ont de vrais plans d'entraînement, ils vont faire des bilans médicaux pour se faire examiner précisément, savoir où ils en sont sur leur VO2 Max ou je ne sais quoi. Ils ont toutes ces données et s'en servent pour se faire établir un plan d'entraînement spécifique ou autre. Est-ce que tu fais aussi ce genre de choses ?

[01:09:57] **Celia Viermann:** J'ai essayé avec une entraîneuse, mais malheureusement ça s'est un peu mal passé. Je vais devoir réessayer avec quelqu'un d'autre. Le truc, c'est qu'en ce moment, on joue simplement à ce jeu, on met en scène le Hike and Fly. Pas forcément sur de longues périodes ces jours-ci, mais on se dit : d'accord, on a le temps de parcourir les tracés, de trouver des points de départ, de voler. Donc l'entraînement, c'est ce qui est pertinent pour la course à la fin. Bien sûr, si on a un objectif précis, si on n'a qu'une heure ou deux par jour, alors il faut ces plans d'entraînement très spécifiques. J'espère surtout qu'en entraînant ce qui sera demandé à la fin, ça va bien marcher, qu'on pourra intégrer des intervalles et se dire : d'accord, aujourd'hui...

[01:10:48] Je ne le fais pas très longtemps mais de manière plus intensive, c'est clair. Mais je n'ai pas de plan d'entraînement complètement structuré pour l'instant.

[01:10:56] **Lucian Haas:** Mais quand tu as postulé pour cette XP, c'était en hiver, tu étais probablement en voyage au Mexique ou au Guatemala ou ailleurs, et là tu reçois le message, oui, tu es pris, et là tu te dis, OK, dans un semestre j'ai une grosse course, c'est le genre de truc qui fait un déclic quelque part dans ta tête, où tu te dis, oui. Alors j'ai réfléchi à comment je pouvais commencer à m'entraîner déjà au Mexique, ou est-ce que ce n'était pas du tout un sujet à ce moment-là et tu te dis, je fais d'abord du guide et seulement quand je serai de retour fin mars, je réfléchirai à comment je peux me construire un programme d'entraînement correct.

[01:11:27] **Celia Viermann:** C'est trop court. Essayer de monter en intensité seulement de mai à juin, c'est absolument irréaliste. Ça prend des années. C'est comme ça que je suis toujours en train de courir, même en tour. Maintenant, par exemple, pour la...

[01:11:46] pendant la Colombie Tour qu'on a faite, je suis allée au décollage le matin deux jours sur trois. Et ça, c'est 900 mètres de dénivélé positif et 12 kilomètres. Donc, si on le fait régulièrement, on s'entraîne déjà plutôt bien. Et même au Mexique, entre deux, selon le temps qu'il me reste, je cours parfois déjà le matin ou je cours pendant la pause déjeuner. Là, la pause déjeuner est souvent un peu plus longue. Et ça me permet d'avoir au moins une petite séance d'intensité. Et ça dure toute l'année. Donc ce n'est pas comme si ça...

[01:12:21] ...on s'arrête pas. Et maintenant, juste avant la course, on intensifie encore, mais cette condition physique de base, il faut y travailler toute l'année. Même là, une année d'entraînement ne suffit pas. C'est juste beaucoup, beaucoup, beaucoup. Pour construire l'endurance, mais aussi la stabilité dans les genoux, les articulations, dans le... En gros, l'idée c'est de ne pas se blesser. De ne pas être KO au troisième jour parce que le genou lâche ou un truc du genre. Et ça prend du temps à construire. C'est juste énorme. Mais

[01:12:53] **Lucian Haas:** avec tes autres activités, comme ton métier d'instructrice de vol ou quelque chose comme ça, ton risque de surentraînement est probablement un peu plus faible.

[01:13:04] **Celia Viermann:** Je ne sais pas du tout. Aucune idée. On peut très vite se mettre à plat si on en fait une habitude. Le surentraînement arrive souvent plus vite qu'on ne le pense. Genre, se dire « d'accord, j'ai un après-midi de libre, je vais courir non-stop ». Ce n'est pas forcément une bonne idée. Donc, selon la condition physique, selon comment... Enfin, ça peut aller très vite qu'on se blesse une cheville, un genou ou quelque chose comme ça. Ça peut arriver très rapidement.

[01:13:32] **Lucian Haas:** Pour les X-Bier, autant que je sache, au moment où on enregistre ce podcast, c'est à la mi-mai, la route n'est pas encore publique. Comment tu t'entraînes pour ça ? Ou est-ce que tu te dis qu'il y a la route typique des dernières années et que tu repères les montagnes principales ? Je veux avoir déjà fait le tour de toutes celles-ci auparavant.

[01:13:55] **Celia Viermann:** Oui, il y a des points de passage typiques qui sont souvent survolés. On a les itinéraires des dernières années, on a aussi les traces des dernières années, et il n'y a que peu d'options pour ce qu'il faut faire, et il y a le côté espagnol, c'est-à-dire qu'en règle générale, on vole soit du côté espagnol, soit du côté français. Il faut avoir une base solide pour pouvoir voler directement au-dessus de la crête principale. Elle monte aussi jusqu'à 400, je crois que c'est la plus haute. Et puis, oui, aller voir les sites de départ possibles, il y en a beaucoup, mais aussi simplement les structures du terrain, où sont les vallées allongées, comment fonctionnent les systèmes de brise de vallée ici. Certains fonctionnent très différemment.

[01:14:40] Alors, à un moment donné, j'ai dû beaucoup ri parce que dans une description de terrain, il était écrit : « au niveau des crêtes thermiquement actives, la brise de vallée provient des montagnes ». OK. La brise de vallée venant des montagnes, c'est un peu bizarre, mais c'était bien le cas. Et ensuite, ça vient de balancer de l'autre côté et, comme on n'a qu'une seule crête ici dans les Pyrénées et que les vallées latérales sont orientées orthogonalement, il peut arriver que le vent soit plus fort de l'autre côté et qu'il vienne balancer par-dessus. Découvrir ces phénomènes, c'est-à-dire comprendre comment la météo fonctionne ici, c'est vraiment super intéressant en ce moment.

[01:15:21] **Lucian Haas:** Tu as dit qu'on a aussi tous les tracés des éditions précédentes. Est-ce que tu les analyses aussi très intensément ? Est-ce que ça fait partie de ta préparation, au point de te dire, par exemple, que tu es peut-être quelqu'un de visuel qui peut mémoriser les cartes et regarder comment un tracé passait par là et...

[01:15:40] **Celia Viermann:** Pas de façon photographique dans le sens où je verrais ça une fois et que je pourrais le visualiser après, non. Mais là, par exemple, pouvoir dire : d'accord, ici c'est quel type de terrain, est-ce qu'en ces dernières années ils ont plutôt tendance à aller vers le plat ou vers les couloirs principaux, donc à quelle profondeur les lignes ont été volées, où sont les bons points de thermique, ça, je peux m'en souvenir. Mais ça fonctionne bien mieux quand on est sur le terrain et qu'on peut vraiment se rendre compte, au moment précis où on voit les montagnes, en se disant : d'accord, ils ont déjà décollé là-bas et ils ont décollé là. Pendant la course elle-même, c'est tellement dépendant de la météo que tout sera de toute façon différent. Mais ça aide énormément à réfléchir déjà aux options, à formuler déjà des stratégies.

[01:16:29] Ça aide beaucoup. C'est ce sur quoi on travaille en ce moment. On regarde aussi régulièrement les itinéraires de course, par exemple quand la météo est vraiment mauvaise. Ces derniers jours, on a eu un phénomène de type Foehn, donc du foehn sur le côté français, avec de la pression de barrage. Il n'a fait que pleuvoir et neiger. Et du côté espagnol, des vents descendants, mais puissants. Du coup, il ne fallait même pas penser à voler. Et les jours comme ça, il faut parcourir 80, 90, 100 kilomètres à pied. Et aussi les parcours de course : quelles sont les distances efficaces, où sont les lacunes, c'est-à-dire les transitions où on ne paie pas 2000 mètres de dénivelé positif, mais où on peut gérer le tout avec 800 mètres de dénivelé.

[01:17:15] Et ce genre de choses fait aussi partie de la préparation. C'est-à-dire qu'on regarde déjà ces passages pour voir où on peut bien passer. Mais il faut aussi savoir où se trouvent les bonnes routes de vol. Il y a étonnamment peu de crêtes le long desquelles on peut simplement voler. Ces autoroutes comme dans les Alpes, elles n'existent quasiment pas ici. Il faut toujours faire des sauts de vallée. Déterminer où se trouvent les bons endroits pour sauter et ainsi de suite, c'est ce sur quoi on travaille en ce moment. Et on est encore une équipe de deux. Bientôt, Matthias Harwald, le troisième de l'équipe, nous rejoindra. Et on pourra alors intensifier ça pendant deux semaines.

[01:17:57] **Lucian Haas:** Quel rôle a-t-il alors ?

[01:17:59] **Celia Viernmann:** Deuxième supporter. En fait, rien que la tâche de suivre les pilotes ou les athlètes est un travail à plein temps. Il faut conduire la voiture et être, d'une certaine manière, au bon endroit. Et ça aide déjà d'être deux. Donc, on aura aussi deux voitures en intervention, pour pouvoir dire qu'on peut jouer au ping-pong. L'un peut déjà prendre de l'avance et dire, d'accord, le vent ici convient. Donc c'est praticable, par exemple.

[01:18:27] Et Matthias aura aussi beaucoup de travail avec moi. Il faudra aussi apporter le matériel au décollage, aider au départ, et tout ça. Donc être vraiment présent au décollage.

[01:18:40] **Lucian Haas:** Tu as dit quelque chose tout à l'heure, je voulais te poser la question à nouveau. Tu as dit que tu t'étais aussi beaucoup amélioré en tant que pilote l'année dernière. Oui. Sous quelle forme ? Enfin, qu'est-ce que tu as amélioré, au point de te dire que maintenant, pour une X-Pier, tu calcules peut-être de meilleures chances que lors d'une tournée de l'Eiger ou quelque chose du genre ?

[01:18:59] **Celia Viernmann:** Oui, l'atterrissage en haut est un point important. C'est donc aussi quelque chose que j'ai commencé à faire plus volontairement. Genre, me dire : d'accord, comment je m'approche d'une prairie en pente, aussi exposée au vent, qui a peut-être aussi des ascendances thermiques ? Comment je réussis quand même à m'y mettre ? Comment je réussis à atterrir dans l'angle avec un vent plus critique ? Il s'est passé beaucoup de choses là-dessus. Et beaucoup, c'est aussi simplement la gestion du stress en vol. Donc, quand je volais seule, j'ai fait exprès de prendre des parcours plus exigeants. Comme je vole souvent avec des gens, je prends souvent les routes les plus sûres. Et quand j'étais seule, j'ai fait exprès de prendre aussi les trucs plus difficiles.

[01:19:47] Alors, il faut se dire, d'accord, on gère beaucoup de choses quand on n'a pas d'atterrissage. Ce qu'on ne fait évidemment jamais avec d'autres personnes. Quand je suis accompagnée, je vole toujours de manière à ce que des atterrissages soient accessibles. Mais pour moi-même, il faut aussi se dire, d'accord, je gère le stress de ne pas avoir d'atterrissage pour le moment. Que je dois rester en l'air. Ou sinon, je finis dans l'arbre. Mais pour évacuer ce stress, en partie. Je pense que j'y suis arrivée nettement mieux l'année dernière. Exactement, c'est quelque chose de très important ici. Il y a souvent très peu d'atterrissages.

[01:20:23] **Lucian Haas:** Eh bien, une compétition a sa propre dynamique. Également parce que tu as de la concurrence. Tu as d'autres personnes qui participent aussi, qui te soutiennent peut-être. Mais en même temps, ce sont aussi d'une certaine manière des concurrents. Est-ce que tu les vois vraiment comme... enfin, est-ce que c'est quelque chose qui te motive ? Une situation de compétition ? Ou est-ce que tu te dis non, pour moi c'est surtout que je suis ma propre concurrence. Je veux tenir ces sept jours. Et arriver jusqu'au bout. Et à quelle place je me trouve au final, ça m'est complètement égal.

[01:20:59] **Celia Viernmann:** Oui, ce n'est pas totalement égal, mais ce n'est pas la priorité principale. C'est plutôt le fait de donner le maximum possible. C'est souvent le cas quand on se fait dépasser, par exemple.

[01:21:13] Même si pour moi, il arrive souvent que je sois plus lente le premier jour et que je commence ensuite à rattraper mon retard, ce qui est quand même cool quand on dépasse des gens. C'est bon psychologiquement. Mais ce n'est pas comme si je me disais : « Waouh, je me bats contre les autres ». C'est aussi le fait que quand on se croise, on est souvent ensemble sur les positions de départ ou on se dépasse, et c'est toujours une interaction amicale. C'est toujours un « check », un « bien joué » et on se conseille mutuellement sur ce qui est possible. C'est vraiment plutôt cette approche : on est tous ensemble dans cette course et on essaie de faire au mieux. Comme dans le Liebgeist Gaggle, je ne sais pas.

[01:22:00] Alors, celles qui volent tout devant pour le podium. Mais je pense aussi que c'est pareil : elles se conseillent entre elles et chacun fait de son mieux. Je veux dire, ça dépend tellement de ses propres limites, de ce qu'on peut faire soi-même, de ce qui est réalisable ou non en vol. Et pour chaque pilote, les capacités sont si individuelles que les décisions doivent l'être aussi. C'est donc plus une dynamique de coopération qu'une confrontation. C'est ce qui rend ça cool, d'une certaine manière.

[01:22:37] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as quand même un objectif de résultat par rapport aux autres, genre un classement, où tu te dis : « Bon, il y a plus de 40 pilotes qui partent, mais j'aimerais quand même finir dans le top 20 » ou quelque chose comme ça ? Est-ce que c'est encore un objectif, ou est-ce que tu te dis que ce n'est peut-être pas tout le peloton, mais qu'il y a, je ne sais pas, quatre ou cinq femmes, je crois, qui participent.

[01:23:01] **Celia Viermann:** Il y a cinq femmes qui participent, oui.

[01:23:03] **Lucian Haas:** Tu dis que, au moins chez les femmes, tu veux finir au moins deuxième ou quelque chose comme ça. Est-ce qu'il y a encore ce genre d'objectifs ou est-ce que ça n'a aucune importance pour toi ?

[01:23:12] **Celia Viermann:** C'est secondaire, d'une certaine manière. Je ne sais même pas s'il y aura un podium féminin. Aucune idée. C'est la première fois que autant de femmes participent. Du coup, on réfléchit beaucoup plus à la météo, à l'itinéraire, à la façon de voler, qu'au classement final. Je sais que je ne vais pas finir sur le podium, c'est juste trop loin, ça n'arrivera pas. Avec les pilotes qui participent,

[01:23:45] ceci, je pense vraiment que si je me dis : d'accord, c'est le dernier jour, je suis encore là mais je suis la dernière à être encore là, alors je suis contente.

[01:23:59] Le fait de toujours essayer de doubler les gens, de monter dans le classement et tout ça, c'est autre chose. Mais ce n'est pas comme si je disais que c'est un échec si je finis dernière parmi ceux qui sont encore en lice. C'est plutôt qu'un tiers du peloton est généralement éliminé, parce qu'à un moment donné, ils ne peuvent tout simplement plus continuer. Que beaucoup, beaucoup, beaucoup de bons pilotes n'arrivent pas jusqu'à la ligne d'arrivée et doivent abandonner, et ainsi de suite. Il y a tellement de choses qui doivent bien fonctionner pour que tout marche. Il y a tellement de choses qui peuvent dérailler. Une cheville foulée et c'est fini. Ce qui peut arriver à l'atterrissage, ou simplement le fait de glisser sur une pierre. Il peut se passer tellement de choses.

[01:24:46] C'est pourquoi le plus important, c'est qu'on est là à trois en équipe et si on s'amuse encore le dernier jour, alors tout va bien.

[01:24:55] **Lucian Haas:** Vu la façon dont tu souris et rayannes tout le temps, je pense qu'on ne peut rester avec toi que sept jours maximum en s'amusant vraiment. Oui. Là, il y a...

[01:25:05] **Celia Viermann:** Il y a aussi pas mal d'ambition là-dedans.

[01:25:07] **Lucian Haas:** Ah, là l'ambition revient un peu. Ça finit par arriver. Tu t'es préparé assez longtemps pour cette XB, ou alors tu y investis beaucoup de temps maintenant. Avant la XB, tu as été tout le temps dans les Pyrénées à observer, à t'entraîner et tout ça. Est-ce que tu pourrais imaginer, je connais ça ou j'en ai déjà entendu parler par des gens qui ont fait l'X-Alps, qui se sont entraînés beaucoup, beaucoup plus pour ça, et puis une fois que c'est fini, on tombe peut-être dans un trou parce qu'à ce moment-là, le sens de la vie s'effondre un peu. Est-ce que tu redoutes quelque chose comme ça pour toi ?

[01:25:37] **Celia Viermann:** J'espère pas. Ça peut arriver, oui. Heureusement, j'ai une mission au cours SIV assez rapidement après, donc je n'ai pas vraiment le temps de tomber dans un énorme gouffre et ça continue assez vite avec

des sorties et tout ça. Donc il n'y a pas ce grand vide. Oui, on l'entend tout le temps, que ce soit pour l'X-Alps ou des marathons, de grandes courses que les gens se sont fixées, que ce "coup de mou" arrive après. Et comme d'habitude, je pense que si autant de gens le vivent, c'est probablement quelque chose de profondément ancré en nous et personne n'est vraiment préparé à ce que ça arrive. J'espère que ça ne sera pas trop fort.

[01:26:22] Quand ça arrive, il faut savoir le gérer et retrouver une nouvelle motivation.

[01:26:28] **Lucian Haas:** Alors, dernière question. Je suppose que tu as une forme de succès avec les X-Pier.

[01:26:33] **Celia Viernmann:** C'est beau. Même si ce n'est que le...

[01:26:34] **Lucian Haas:** Le succès, c'est de tenir le coup et de ne pas dire, c'est un succès de classement ou quoi que ce soit, mais que tu le vives comme un succès pour toi, et le fait de tenir, c'est déjà vraiment le succès dans un truc pareil. Et ensuite, il y a toujours la question : "Bon, s'ils font la X-Pier, est-ce que tu penses aussi à la X-Alps ?" Donc, est-ce que ce serait aussi une option suivante, en quelque sorte ? Est-ce que tu te postulerais pour la X-Alps en 2027 ? Ou est-ce que c'est quelque chose pour lequel tu dirais : "Non, c'est une étape trop grande pour moi" ou "C'est quelque chose pour lequel je me dis que ces deux semaines qui durent là-bas, investir autant de temps pour ça, ça ne colle plus vraiment avec ma vie de nomade en parapente".

[01:27:12] **Celia Viernmann:** Oui, alors l'avantage de la vie de nomade, c'est qu'on peut toujours prendre des décisions de manière assez spontanée. Donc, la X-Pier, c'est aussi clairement pour découvrir si ces grandes compétitions sont faites pour nous. Pour moi, si c'est une aventure qui me plaît, qui plaît aussi à l'équipe, ou si c'est tout simplement trop gros comme projet. Et après, on n'y a pas encore pensé. On n'a pas non plus discuté de la possibilité de faire la X-Alps plus tard. L'idée traverse parfois l'esprit, mais pour l'instant, c'est d'abord la X-Pier et on verra. Il est tout à fait possible que si la X-Pier se passe bien et tout le reste, on commence à parler de la X-Alps. C'est évidemment aussi un énorme budget en plus. Je pense que la X-Alps est encore une fois

[01:27:58] C'est nettement plus coûteux que X-Pier. Même X-Pier, avec toute la préparation, le matériel, le véhicule, les prix de l'essence... c'est un énorme budget. Il faut juste voir. D'abord X-Pier, c'est l'aventure qui va avoir lieu, c'est ce qui est prévu. Et ce qui se passera ensuite, on commencera à en parler quand on saura comment s'est passé X-Pier. Si ça a été sympa. Si ça n'a pas été sympa, ça n'a aucun sens.

[01:28:30] **Lucian Haas:** Bien, Celia, alors je te souhaite d'abord que X-Pier soit amusant. Et que X-Pier se termine de façon à ce que tu tiens vraiment les sept jours et que tu puisses dire à la fin : au moins, j'ai atteint cet objectif et c'est une réussite. Peut-être que tu arriveras même à un genre de classement à la fin, où on pourrait dire, par exemple, je pourrais bien imaginer que les Espagnols disent : puisqu'on a déjà cinq femmes, alors on va forcément faire un podium féminin. Je pense qu'ils ne se en priveront pas, si je peux me permettre. Mais peut-être que tu seras là quelque part sur le podium des femmes ou quelque chose comme ça. Je te croise les doigts pour ça, en tout cas, et merci d'abord de nous avoir parlé de la vie nomade, du mode de vie nomade classique jusqu'au mode de vie nomade ambitieux, en ce qui concerne l'ambition sportive.

[01:29:18] **Celia Viernmann:** Merci beaucoup Lucia. Très

[01:29:20] **Lucian Haas:** avec plaisir.

[01:29:24] Tu trouveras des liens complémentaires pour cet épisode dans les notes de l'épisode.

[01:29:29] Podz-Glīdz est le podcast du blog de parapente Lu-Glīdz. Derrière tout ça, il n'y a pas une grande rédaction, ni un service publicitaire, mais seulement 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 de 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 Lu-Glīdz et Podz-Glīdz comme des canaux d'information importants et indépendants. Peut-être est-ce aussi ton cas. Pour moi, les deux ne sont pas seulement une passion, mais aussi une partie de mon gagne-pain. Malheureusement, je n'ai pas encore gagné au loto ou reçu un gros héritage sur mon compte. Je dois donc encore trouver un moyen pour que le temps que j'y consacre soit récompensé par plus que du simple plaisir intrinsèque et des mots gentils.

[01:30:21] Et c'est là que tu interviennes. Si tu écoutes régulièrement Podz-Glitz, que tu lis Lu-Glitz et que tu en profites, alors rends un peu quelque chose en retour. Le montant que tu m'envoies en tant que soutien via PayPal ou virement bancaire reste entièrement à ta discrétion. Tu trouveras toutes les infos et les liens nécessaires sur le site www.Lu-Glitz.blogspot.com sous la rubrique Soutenir. 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 les airs. Décolle tôt, atterrit tard, mais surtout, reste en sécurité et amuse-toi bien. À bientôt, votre Lucian.