

Gut getrimmt

Podz-Glidz 190 — Stephan Morgenthaler

Published	2026-07-10
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-190-gut-getrimmt
Duration	01:21:21
Speakers	Lucian Haas, Stephan Morgenthaler
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0190-gut-getrimmt-stephan-morgenthaler.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	35 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	22
Show notes	22
Transcript	23
Français	40
Show notes	40
Transcript	41

Deutsch

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

Show notes

Stephan Morgenthaler ist Schweizer Rekordmeister im Gleitschirmfliegen. Ein Gespräch über Motivation und Material

Gleitschirmpiloten, die bei hochkarätigen Wettbewerben mitfliegen, gibt es weltweit ein paar Hundert. Und doch sind es letztendlich nur ein paar Dutzend, die über Jahre hinweg immer wieder ganz oben in den Ranglisten oder gar auf dem Siegerpodest auftauchen.

Aus der Schweiz gehört Stephan Morgenthaler zweifellos dazu. Der 48-jährige ist kürzlich wieder einmal Schweizer Meister geworden. Zum zweiten Mal hintereinander und zum sechsten Mal insgesamt. Das macht ihn zum Rekordhalter, was die Zahl der eidgenössischen Meistertitel betrifft.

Für diese Episode 190 von Podz-Glitz habe ich Stephan gefragt, wie er es geschafft hat, bereits mehr als 20 Jahre zu den Elitepiloten zu gehören.

Wir sprechen unter anderem darüber, warum ihn ruppige Acht-Meter-Bärte jubeln lassen, warum er häufig einen ersten Task dominiert, sich danach aber schwerer tut, und wie er abseits der Wettbewerbe mit Hilfe einer ferngesteuerten Elektrowinde im Schweizer Flachland in die Luft geht.

Ein weiteres spannendes Thema: Stephan Morgenthaler weiß nicht nur, wie man Leinen trimmt, sondern auch warum bei modernen Wettbewerbsschirmen zusätzlich die richtige Stäbchenlänge über Sieg und Niederlage entscheiden kann.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

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

Musik dieser Folge:

Track: Ruff Money | Künstler: The Grey Room / Clark Sims

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=q222jnDVwgw>

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 Stephan Morgenthaler:

- Swissleague: <https://www.swissleague.ch/comp-league/competition-pilots>
- Stephans Leinenmessgerät: <https://skyline-laser.ch>
- Leinenvermessungsplattform We Measure: <https://we-measure.io/>

Transcript

[00:00:02] **Stephan Morgenthaler:** Ja, die Schirme sind ja inzwischen so gebaut oder optimiert, dass man eigentlich das Profil verändern kann mit den Stäbchen, mit der Stäbchenspannung und dass das dann eben im Wettbewerb ist das relevant, weil die Topgeschwindigkeit eigentlich erhöht wird, wenn der gut eingestellt ist. Und jetzt ist es aber so, dass ein Schirm mit wenig Spannung eigentlich klappstabiler ist, aber langsamer und wenn er viel Spannung hat, wird er aggressiver, dafür ein paar km/h schneller. Also deswegen sind wir eigentlich auch am Stäbchen anpassen, weil die Herstellungstoleranz eigentlich zu klein ist.

[00:00:57] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz Podcast.

[00:01:02] Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Stefan

[00:01:08] **Stephan Morgenthaler:** Morgenthaler Und

[00:01:10] **Lucian Haas:** Ich bin Lucian Haas.

[00:01:17] Gleitschirmpiloten, die bei hochkarätigen Wettbewerben mitfliegen, gibt es weltweit ein paar hundert. Und doch sind es letztendlich nur ein paar Dutzend, die über Jahre hinweg immer wieder ganz oben in den Ranglisten oder gar auf dem Siegerpodest auftauchen. Aus der Schweiz gehört Stephan Morgenthaler zweifellos dazu. Der 48-Jährige ist kürzlich wieder einmal Schweizer Meister geworden. Zum zweiten Mal hintereinander. Und zum sechsten Mal insgesamt. Das macht ihn zum Rekordhalter, was die Zahl der eidgenössischen Meistertitel betrifft.

[00:01:53] Für diese Episode 190 von Podz-Glidz habe ich Stefan gefragt, wie er es geschafft hat, bereits mehr als zwei Jahrzehnte zu den Elite-Piloten zu gehören. Wir sprechen unter anderem darüber, warum ihn ruppige Acht-Meter-Bärte jubeln lassen. Warum er häufig einen ersten Task dominiert, sich danach aber schwerer tut. Und wie er abseits der Wettbewerbe mit Hilfe einer ferngesteuerten Elektrowinde im Schweizer Flachland in die Luft geht. Ein weiteres spannendes Thema. Stephan Morgenthaler weiß nicht nur, wie man Leinen trimmt, sondern auch, warum bei modernen Wettbewerbsschirmen zusätzlich die richtige Stäbchenlänge über Sieg und Niederlage entscheiden kann.

[00:02:38] Solche hintergründigen Gespräche kann ich dir übrigens nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Mach doch mit! Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern. Stefan, erstmal Gratulation! Du bist kürzlich wieder Schweizer Meister geworden. Und zwar zum sechsten Mal. Nach meiner Zählung müsstest du damit den Titel Rekordmeister der Schweiz im Grunde verdient haben. Was bedeutet dir sowas?

[00:03:12] **Stephan Morgenthaler:** Ja, vielen Dank erstmal. Das war tatsächlich das Ziel. Oder eines meiner Ziele. Dass das sechs Mal wird. Und ich habe jetzt ein paar Jahre darauf hingearbeitet. Eigentlich hatte ich so eine Pause, wo ich ein paar Jahre immer so Podestplatz hatte, aber nie gewonnen. Und dann letztes Jahr ist es mir gut aufgegangen. Und jetzt dieses Jahr auch wieder. Also das Ziel ist jetzt erreicht. Jetzt habe ich kein Ziel mehr.

[00:03:39] **Lucian Haas:** Ja, du könntest als nächstes Ziel sagen, die Zehn müssen voll werden oder sowas.

[00:03:43] **Stephan Morgenthaler:** Also mit meiner Frau habe ich besprochen, dass es jetzt drei in Folge sein sollten. Aber das setzt mich ein wenig unter Druck für nächstes Jahr.

[00:03:53] **Lucian Haas:** Drei in Folge. Wir schauen, was nächstes Mal draus wird. Deinen ersten Meistertitel, den hast du ja schon vor 21 Jahren gewonnen. Ja. Was bewegt so einen mehr? Wenn man sagt, das war der erste Titel. Das ist natürlich etwas herausragendes, weil man wirklich zum ersten Mal Schweizer Meister wird. Oder ist es sowas, wenn du sagst, ich habe das Ziel sechs Mal zu werden und damit auch wirklich zu zeigen, das war jetzt nicht damals eine Eintagspflanze und ein paar sind noch danach gekommen, sondern da ist wirklich eine Konstanz darin und irgendwie musst du wirklich gut sein. Was bewegt einen mehr? Oder was bedeutet dir mehr?

[00:04:28] **Stephan Morgenthaler:** Also der erste Titel war sicher sehr unerwartet. Da habe ich noch nicht damit gerechnet, dass ich das auch schaffe. Und deswegen war es eine riesen Freude damals. Aber inzwischen ist es so, dass ich vielleicht auch von der Erfahrung her, dass ich das Niveau erreicht habe, wo ich wirklich sagen kann, ja, das ist möglich. Und auch in der Schweiz, das Niveau ist jetzt nicht unendlich hoch. Oder wir haben nicht wie in Frankreich viele Leute, die das Niveau erreichen. Also inzwischen ist es schon machbar. Aber trotzdem, es hat auch dieses Mal vielleicht 15 Leute dabei, die schon ein gutes Niveau haben. Und das ist immer interessant.

[00:05:11] **Lucian Haas:** Was kennzeichnet deine Fliegerei, dass du bei solchen Wettbewerben immer wieder vorne mitfliegst?

[00:05:18] **Stephan Morgenthaler:** Was ich gut kann, ist so die Situation lesen, das Modell bauen, wie der Tag funktioniert. Und vielleicht auch mal eine spezielle Idee haben, die die anderen nicht sehen oder noch nicht draufkommen oder so. Das ist eigentlich meine Stärke, ja. Würde ich sagen, das kann ich ab und zu umsetzen. Das klappt nicht immer. Ich muss manchmal auch schauen, dass es mich nicht stört oder wenn ich zu viel improvisiere, dann bin ich wie alleine oder es klappt nicht gut im Wettkampf. Dann muss man mit der Gruppe gehen. Aber manchmal ist es ein riesen Vorteil, wenn man solche Sachen machen kann.

[00:06:03] **Lucian Haas:** Du hast gesagt, Ideen haben, dass man etwas anders macht. Hast du diese Ideen, bevor ein Task beginnt? Oder ist das etwas, was dann auf der Hälfte des Tasks, wo man plötzlich sieht, nein, ich fliege die andere Route. Was die da machen, das gefällt mir nicht. Oder ist das manchmal wirklich etwas, dass man so sagt, ich habe so meine geheime Vorstellung, wie ich das heute angehen möchte.

[00:06:26] **Stephan Morgenthaler:** Es kann schon sein, dass es schon vor dem Flug klar ist, dass es eine Option gibt, so wie der Startzylinder ist so geordnet, dass man ihn vielleicht von drei verschiedenen Stellen, dann denke ich, ja, da ist vielleicht die beste Option. Aber meistens ist es im Flug, wenn etwas Unerwartetes passiert, dass sich vielleicht neue Optionen auftun oder dass man eben Infos hat, dass es offensichtlich eine Route schneller ist oder so, dann sehe ich das eher früher als die anderen.

[00:07:00] **Lucian Haas:** Woher kommt das? Also was hast du in den Augen, was die anderen nicht haben, dass du sowas sehen kannst?

[00:07:07] **Stephan Morgenthaler:** Ich denke, es hat damit zu tun, dass ich das schon lange mache. Also die Erfahrung hilft ganz sicher dabei. Auf der anderen Seite, ja, es ist etwas, das ich gerne mache und ich habe Freude dabei.

[00:07:22] Vorher habe ich gesagt, dass ich unter Druck gerate. Ich mache das nicht wegen dem Resultat. Ich mache das, weil mir das Fliegen Freude macht und das Zusammenfliegen und das Schauen, welche Option ist schnell. Und wenn ich entspannt bin, dann geht das sehr gut, dass ich dann auf solche... Ideen komme.

[00:07:45] **Lucian Haas:** Ich habe gelesen, dass dir so ein bisschen der Ruf anhängt, vor allem am Anfang eines Wettbewerbes, gut zu sein. Du gewinnst ganz häufig den ersten Tast und danach kommen manchmal so ein paar Durchhänger. Bei dieser letzten Schweizer Meisterschaft in diesem Jahr hast du auch den ersten Tast gewonnen und danach nichts mehr. Also ist dieser Ruf irgendwie berechtigt oder ist das eine falsch gedeutete Statistik vielleicht? Nein, nein, das

[00:08:11] **Stephan Morgenthaler:** hat was. Es hat auch mit dem, was ich vorhin gesagt habe, zu tun. Wenn ich völlig unbelastet, unbeschwert daran hingehe, dann gelingen mir solche Sachen einfach so aus dem Ärmel geschüttelt. Und wenn ich dann unter Druck komme, dann muss ich schauen, dass ich vielleicht mehr kontrolliere. Und in dem Modus ist es dann schwieriger, etwas besser zu machen. Das Kontrollieren verhindert ja gerade, dass man eben spezielle Sachen macht. Also jetzt gerade an der SM der letzte Task habe ich mir vorgenommen, dass ich den Zweitplatzierten, den Dominik Breiting, einfach nicht alleine lasse. Und das hat mir alles abverlangt.

[00:08:57] Da musste ich hinterherfliegen und alles mitmachen und so. Das war für mich schwierig, ja.

[00:09:03] **Lucian Haas:** Aber dann hast du keine eigene Taktik mehr verfolgt bzw. die Taktik war nur, den grössten Verfolger von dir nicht wegfliegen zu lassen. Ja. Du musstest, wenn du den in Schach hältst, dann

[00:09:13] **Stephan Morgenthaler:** hast du im Grunde gewonnen. Genau, ja. Das war eine komfortable Situation eigentlich, ja.

[00:09:18] **Lucian Haas:** 2025, also letztes Jahr war das mal anders. Da hast du alle Tasks als Erster nach Hause gebracht. Was war da passiert? Oder warum ist das so gut gelaufen?

[00:09:28] **Stephan Morgenthaler:** Ehrlich gesagt weiss ich das noch immer nicht, was da genau passiert ist. Aber irgendwie habe ich das geschafft. Ich meine, das Gebiet dies und dies, das liegt mir auch gut. Quasi an jedem Wettkampf war ich, entweder als Gewinner oder Zweiter oder so, wo ich da mitgemacht habe. Auch im Weltcup habe ich da gewonnen. Aber ja, eigentlich keine Ahnung. Es hatte auch damit zu tun, dass sie mich zum Teil gewinnen ließen. Also vielleicht ein Lauf, den ich erinnern kann, da war ich ein bisschen zurückgefallen. Aber da hatte niemand den Mut, auf das Ziel loszufliegen. Und dann habe ich das halt gemacht. Also es war, also für mich war es recht speziell, dass das so geklappt hat.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Macht das einen Sieg besonders gross, wenn man sagt, man hat auch ganz viele Einzeltasksiege da zusammengefliegen? Oder ist das gar nicht so entscheidend? Oder würdest du schon sagen, 2025 war mein grösster Sieg von einer Schweizer Meisterschaft?

[00:10:30] **Stephan Morgenthaler:** Das ist sicher vom Gefühl her so etwas mehr dominant, dass man, weder wenn es ganz knapp ist, aber ja, es war auch ein bisschen so, schon wieder du. Jeden Tag habe ich wieder gewonnen und so. Es war wie ein bisschen langweilig. Ich fand es dieses Jahr eigentlich interessanter, weil es auch, weil der Challenge grösser ist. Weil die anderen auch sich Chancen ausrechnen und dann auch motiviert sind. Das finde ich spannender.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Also wenn man nicht schon nach dem dritten Task feststeht als Sieger so ungefähr, wo man sagt, ich habe noch ein Streichresultat und sonstiges.

[00:11:10] **Stephan Morgenthaler:** Ja genau.

[00:11:11] **Lucian Haas:** Das verlangt dir dann auch mehr ab?

[00:11:14] **Stephan Morgenthaler:** Ja, ich finde es interessanter, wenn verschiedene gewinnen können. Und das merkt man den Leuten auch an. Sie sind enthusiastischer. Das habe ich selber auch schon erlebt, dass man dann wie aufgibt oder so und dann fliegt man halt noch mit, weil das halt dazugehört. Aber gewonnen hat der schon, oder?

[00:11:34] **Lucian Haas:** Hast du in deiner Wettbewerbskarriere auch mal so richtige Niederlagen, was du als Niederlage erlebt hast?

[00:11:42] **Stephan Morgenthaler:** Ja, es gab eine Zeit, wo ich wirklich Material hatte, das eigentlich unterlegen ist. Und da war es regelmässig so, dass ich einfach hinten war. Aber es war lehrreich, mit der Situation umzugehen, bringt einen weiter, denke ich. Und ansonsten, ja klar, Unfälle zählen dazu. Hatte ich auch nie. Schwere, aber kommt auch vor. Also Baumlandung oder so. Ist mir auch schon passiert. Ein paar Mal.

[00:12:18] **Lucian Haas:** Wenn man so als Herzenswettbewerbspilot, sage ich mal, wie du, wenn man da sagt, ich habe das falsche Material oder das schlechtere Material, ist man dann sofort hinterher und sagt, oh nein, ich muss jetzt, ich brauche einen neuen Schirm oder ich brauche ein anderes Gurtzeug oder sowas. Also vor dem nächsten Wettbewerb

[00:12:39] **Stephan Morgenthaler:** ist es schon eine Konsequenz. Ja, wenn man merkt, dass man nicht dabei ist und das Material verfügbar ist, dann ist das naheliegend, dass man sich das auch beschafft. Aber bei mir war es mehr in der Zeit, wo die guten Schirme eigentlich für die wenigen Leute reserviert waren, die vielleicht mit der Firma zu tun hatten direkt oder Testpiloten waren. Und damals konnte man die Schirme gar nicht kaufen. Heute kann man sich dazu entschliessen, das gleiche Material zu nehmen.

[00:13:14] **Lucian Haas:** Das heisst, damals war noch die offene Klasse, also vor CCC-Schirmen, wo dann hauptsächlich wirklich die Werkspiloten von den grossen Firmen dann immer die besten Protos zur Verfügung hatten und die anderen mussten mit den Brosamen dann die abfallen. Rechts und links mussten die dann fliegen gehen.

[00:13:29] **Stephan Morgenthaler:** Genau, ja. Da konnte man eigentlich nur hinterherfliegen und schauen, wie die das machen. Und es war gefühlt recht einfach für die. Aber ich habe dann auch mal so einen Schirm genommen, wo ich gedacht habe, der fliegt super gut und das ist dann trotzdem nicht alles. Fliegen muss man es trotzdem, auch wenn der Schirm gut geht.

[00:13:49] **Lucian Haas:** Gibt es Schirme, von denen du weisst, dass die gut gehen, wo du aber merkst, die passen nicht zu deinem Flugstil vielleicht?

[00:13:59] **Stephan Morgenthaler:** Ja, also ich habe in den letzten Jahren wahrscheinlich mehrere Schirme, eigentlich quasi jedes Jahr mehrere Schirme gekauft oder mindestens ausprobiert und dann eigentlich den genommen, der mir am besten passt. Und häufig war es so, dass es vor allem das Handling oder der Anspruch vom Schirm an den Piloten eigentlich dem angenehmer ist. Ich kann zwar mit schwierigen Schirmen umgehen, aber es ist trotzdem eine Belastung. Also wenn du einen Schirm hast, der gleich gut geht und einfach einfacher zu fliegen ist, hast du einfach mehr Zeit oder Potenzial zum Schauen und

[00:14:44] Strategie auszudenken oder so.

[00:14:48] Ein schwieriger Schirm ist eigentlich nicht ein Vorteil.

[00:14:51] **Lucian Haas:** Heute werden ja die Tasks relativ schnell geflogen, die sind häufig schon nach zwei, zweieinhalb Stunden schon wieder rum. Wenn so ein Task viel länger ginge, wenn das viel grössere Aufgaben wären, würden dann andere Schirme geflogen, als sie heute im Wettbewerb geflogen wird?

[00:15:07] **Stephan Morgenthaler:** Ja, ich bin nicht sicher. Die guten

[00:15:12] Wettbewerbspiloten, die ich kenne, die können auch XC fliegen. Mit den heutigen Wettbewerbsschirmen XC fliegen ist anstrengend, also zehn Stunden in der Luft sein, aber es ist möglich. Und es ist auch nochmal ein Vorteil, im Vergleich zu einem Schirm, der einfacher ist, kannst du mit einem Wettkampfschirm weitere Strecken fliegen, wenn du das aushältst.

[00:15:37] **Lucian Haas:** Hältst du das aus? Oder hast du noch andere Schirme oder einen anderen Schirm, einen C-Schirm oder was auch immer, mit dem du sagst, wenn ich normal einfach fliegen gehe, dann nehme ich den. Oder fliegst du immer mit deinem Wettbewerbsschirm?

[00:15:51] **Stephan Morgenthaler:** Ich habe verschiedene Schirme zur Auswahl. Letztes Jahr hatte ich die Gelegenheit, wegen einem Jobwechsel, konnte ich drei Monate fliegen gehen. Und dann habe ich so ein paar Streckenflüge gemacht und auch verschiedene Wettkampfschirme getestet. Und für mich nämlich, das ist immer schon ein Wettkampfschirm, wenn ich das mache. Ich halte das aus, würde ich sagen. Aber es gibt Situationen, wo es nicht das schwere Zeug sein muss. Oder vielleicht beim Hike & Fly oder so wäre das völlig vermessen.

[00:16:25] **Lucian Haas:** Ich habe mal zur Vorbereitung hier drauf auch in den XContest geguckt und habe gedacht, was hat der Stefan denn da so für Flüge eingestellt. Man findet kaum was. Ich glaube, vom letzten Jahr, wenn du sagst, da warst du drei Monate, hattest du frei. Aber selbst davon stehen nur ganz, ganz wenige Streckenflüge da drin. Da ist ein grosser, glaube ich, von 247 oder sowas. Aber das war es dann auch. Es sind noch zwei, drei kleinere. Und das war es dann schon. Du fliegst Wettbewerb, aber XContest und sowas, das reizt dich gar nicht oder da hast du keine Aktien drin?

[00:16:58] **Stephan Morgenthaler:** Also ich habe das früher gemacht, am Anfang meiner Flugkarriere. Eigentlich zum Lernen oder so auch. Das habe ich super interessant gefunden, dass einfach selbstständig entscheiden und so, das finde ich auch super wichtig im Wettkampf.

[00:17:17] Letztes Jahr habe ich noch ein paar Flüge mehr gemacht, aber die habe ich auch nicht hochgeladen.

[00:17:24] Irgendwie habe ich am Anfang gar nicht daran gedacht, dass ich das machen könnte oder so. Und dann war es wie zu spät oder so.

[00:17:31] **Lucian Haas:** Guckst du denn da manchmal rein? Also guckst du, dass andere Leute fliegen oder ist das für dich eigentlich irrelevant? Du fliegst für dich und fliegst deine Wettbewerbe.

[00:17:40] **Stephan Morgenthaler:** Nein, nein, das gucke ich schon. Also wenn ein guter Tag ist, kann man ja da auch sehen, wie gut der Tag war. Das schaue ich gerne an. Und ich freue mich auch immer, wenn es neue oder weitere Flüge gibt. Das ist toll zu sehen.

[00:17:55] **Lucian Haas:** Dann freust du dich aber für die anderen. Das klingt jetzt so, als kämpfst du gar nicht so viel selbst in die Luft, als würdest du mehr dann, wenn du nicht wettbewerbsfliegst, als würdest du sehr viel eigentlich gucken, was fliegen die anderen?

[00:18:06] **Stephan Morgenthaler:** Genau. Es ist schon so, ich arbeite 100 Prozent, ich habe eine Familie und ich fliege, wo ich kann. Aber es ist natürlich nicht jeden Tag. Und gerade zum XC-Fliegen kann ich normalerweise das kannst du nicht machen. Ich bin begrenzt in der Zeit und ich kann nicht ein, zwei Tage einfach weg und irgendwo wieder runterkommen.

[00:18:35] Eigentlich kann ich mir das nicht leisten, das XC-Fliegen in meiner Situation. Aber Interesse habe ich schon daran. Das ist immer noch so.

[00:18:44] **Lucian Haas:** Das heisst, deine ganzen oder nicht alle, aber sehr viele deiner grossen Flügel machst du eigentlich im Wettbewerb. Also das ist so dein Hauptbereich, wo du wirklich fliegen gehst. Weil du dann auch sagst, dann nehme ich mir halt diese fünf Tage Zeit oder wenn ich mal am PWC mitmache, sind das vielleicht die zehn Tage, wo ich dann vielleicht mal dabei bin. Und das ist im Grunde dann deine Urlaubszeit, die du da auch investierst.

[00:19:06] **Stephan Morgenthaler:** Das auch, ja. Und es gibt auch 80 Prozent von meinen Flugstunden im Jahr, die es an den Wettbewerben gibt. Ja, das stimmt.

[00:19:16] **Lucian Haas:** Nun würden ja manche Leute sagen, die, die so vorne im Wettbewerb mitfliegen, die sammeln ja bestimmt alle über 200, 250 Flugstunden im Jahr, damit man da überhaupt so weit vorne mitfliegen kann. So wie das jetzt bei dir klingt, wenn man sagt, okay, da sind so ein paar Wettbewerbe, da werden dann immer drei, vier Stunden am Tag mit, bevor der Task wirklich losgeht, man startet schon eine Stunde früher oder so, man sammelt da so ein bisschen zusammen. Aber da wirst du gar nicht so viel zusammen kriegen. Wie viel fliegst du so pro Jahr? Letztes Jahr war es ein bisschen mehr mit den drei Monaten Pause, aber so im Durchschnitt, was bringst du so zusammen?

[00:19:48] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das ist unterschiedlich, aber eben es gibt vielleicht, wenn ich selber unterwegs bin, dann fliege ich nicht vier, fünf Stunden. Vielleicht meine Frau fliegt auch. Da gehen wir zusammen eher kurze Flüge machen. Oder wenn ich mit den Kindern kann ich Tandem fliegen, das gibt auch eher kurze Flüge oder so. Von den Flugstunden her fliege ich selber eigentlich vor allem den Wettbewerb. Und für mich selber gibt es auch zum Teil längere Flüge, aber ja, es ist schon eher knapp, ja.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Knapp heisst unter 100 Stunden? Oder auf was kommst du da so?

[00:20:31] **Stephan Morgenthaler:** Die Wettbewerbe geben schon fast 100 Stunden oder sofort. Es ist schwierig zu schätzen. Ich schreibe es auf nicht auf, muss ich sagen. Aber es ist etwas zwischen 100 und 200 vielleicht, ja. Maximum. Vielleicht letztes Jahr mit den drei Monaten oder so. 200.

[00:20:50] **Lucian Haas:** Nun lebst du in Staffelbach. Das ist gewissermassen im Flachland der Schweiz. Irgendwo zwischen Jura und Alpen gelegen. Kannst du da bei dir zuhause auch direkt irgendwo in die Luft kommen?

[00:21:05] **Stephan Morgenthaler:** Also die Hügel sind hier entweder zu flach oder bewaldet, wo sie steil sind. Deswegen geht es nicht. Ich muss ein bisschen fahren, vielleicht eine Stunde bis zum nächsten Fluggebiet im Jura oder in den Alpen. Und eigentlich deswegen habe ich mal eine Elektrowinde angeschafft, damit ich da in der Nähe eigentlich zum Fliegen komme.

[00:21:29] **Lucian Haas:** Ist das eine grosse Elektrowinde, wo du sagst, da hast du jetzt quasi eine Windengemeinschaft mit fünf anderen Piloten und ihr schleppt euch gegenseitig? Oder schleppst du dich selbst? Ist die quasi ferngesteuert?

[00:21:41] **Stephan Morgenthaler:** Ja, genau. Also die Version, die ich gekauft habe, die ist inzwischen zerlegt und neu gebaut. Und die hat eine Fernbedienung dran, also ich kann mich selber hochziehen eigentlich damit.

[00:21:56] **Lucian Haas:** Okay. Gehst du bei irgendeinem Bauern, den du kennst, fragst, darf ich auf deine Wiese, ich ramme hinten irgendwo einen Nagel rein, um da meine Winde dran zu befestigen und dann ziehst du 300 Meter Seil aus oder wie habe ich mir das vorzustellen?

[00:22:10] **Stephan Morgenthaler:** Ja, ungefähr so, aber ich frage nicht.

[00:22:15] Also es ist auch recht schwierig im Sommer bei uns, weil die Felder sind etwas klein und das Gelände hügelig. Also die Auswahl vom Fluggebiet ist schon recht schwierig, weil eigentlich die Fruchtfolge nie passt oder dann, wenn man einen Ort findet, der wirklich geht, dann ist die Zeit knapp. Ich weiss dann auch nicht, wem das Feld gehört oder so. Aber normalerweise schaue ich, dass es nicht Schaden macht oder natürlich, dass abgemäht ist oder so und auch niemand gefährdet wird. Das ist auch noch wichtig beim Windentfliegen.

[00:22:50] **Lucian Haas:** Auf welche Ausklinkhöhen kommst du dann so?

[00:22:54] **Stephan Morgenthaler:** Ja, in der Schweiz ist das ja recht beschränkt auf 150 Meter und das ist halt schon knapp. Aber der Vorteil ist, bei uns sind die Hügel schon so 100 Meter hoch und zum Teil kann ich direkt in die Thermik reinziehen. Also das gibt es ab und zu, dass man schon beim Schleppen eigentlich merkt, dass man im Steigen ist und dann wie das Seil ausgerollt wird anstatt eingerollt.

[00:23:20] **Lucian Haas:** Aber das machst du so, dass du das wirklich ganz alleine bedienen kannst? Ja. Also am Ende steht die Winde also ist die hinten am Auto befestigt oder musst du die wirklich irgendwo mit so einem Erdnagel am Boden festmachen und dann rollt die sich selber ein und das war's. Die steht dann einfach dort rum.

[00:23:36] **Stephan Morgenthaler:** Das ganze Zeug ist im Kofferraum von meinem Auto, und dann hat es eine Anhängerkupplung, und ich nehme die Rolle mit dem Motor raus, und die geht an die Kupplung, und die Batterie und die Steuerung bleibt im Kofferraum, und dann hat es noch eine Antenne oder so, und ich habe eine Fernbedienung in der Hand.

[00:23:56] **Lucian Haas:** Das heisst, du brauchst gar keinen, der dir zusätzlich dabei hilft?

[00:24:00] **Stephan Morgenthaler:** Nein, das geht ganz ohne. Oh wow.

[00:24:04] **Lucian Haas:** Bist du der einzige in der Schweiz, der sowas macht?

[00:24:08] **Stephan Morgenthaler:** Nein, es gibt verschiedene andere, die das auch gemacht haben. Bevor ich die erste Winde gekauft habe, war ich eine Winde austesten und ich kenne inzwischen zwei, drei andere, die das gemacht haben oder noch machen.

[00:24:25] **Lucian Haas:** Wie häufig gehst du dann bei dir so in der Gegend an der Winde fliegen?

[00:24:31] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das kommt vielleicht einmal pro Woche vor oder so, wenn das Wetter stimmt. Das heisst,

[00:24:38] **Lucian Haas:** du gehst arbeiten, kommst vielleicht abends noch nach Hause und sagst, es ist noch, es könnte noch ein bisschen Thermik sein. Ich fahre eben zu Bauer XY aufs Feld und lasse mich mal hochschleppen, fliege dann an den kleinen Hügel heran und hoffe, dass da oben die Thermik gerade noch auslöst.

[00:24:54] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das kommt ab und zu vor, dass ich gehe morgens einmal vor dem Verkehr arbeiten, dann häufig kann ich um drei wieder nach Hause und dann im Sommer gibt es noch ein paar Stunden, die gehen.

[00:25:09] **Lucian Haas:** Und hast du dann von Staffelbach aus schon mal richtig grosse Flüge auch aus der Winde heraus gestartet?

[00:25:15] **Stephan Morgenthaler:** Ja, gross im Sinne von XC nicht, aber ich bin so, es kommt vor, dass man noch zwei, drei Stunden herumfliegen kann, also so Richtung Alpen oder Richtung Jura, da war ich schon unterwegs und so

so ein kleines Dreieck oder so. Oder auch vielleicht eine Challenge ist auch die Flugfelder umfliegen oder die haben so einen Radius drumherum, also trinkend ist bei mir in der Nähe. Und dann ist das so einmal ringsherum oder so.

[00:25:43] **Lucian Haas:** Das ist dann die persönliche kleine Challenge, ich mache einmal den grossen Kreis um das Flugfeld herum.

[00:25:53] Machst du das auch mit deinem Wettbewerbsschirm dann oder hast du fürs Schleppen, weil das dann vielleicht einfacher ist, nicht so gestreckt und sonstiges, dass du sagst dafür nehme ich dann einen anderen Schirm?

[00:26:02] **Stephan Morgenthaler:** Wenn ich wirklich was vorhabe oder wenn ich den Schirm, den Wettbewerbsschirm testen muss, weil ich noch nicht klarkomme mit dem Material, dann nehme ich den Wettbewerbsschirm zum Schleppen, aber der Nachteil ist vor allem der Kurvenradius und das ganze Handling von dem Material und so ist halt schon komplizierter und deswegen habe ich einen

[00:26:26] Windenschirm, der auch schneller dreht. Was

[00:26:30] **Lucian Haas:** hast du für ein Modell als Windenschirm für dich genommen?

[00:26:34] **Stephan Morgenthaler:** Einen Photon.

[00:26:35] **Lucian Haas:** Aber der ist jetzt auch nicht gerade bekannt dafür, dass er der engste Kurbler ist.

[00:26:40] **Stephan Morgenthaler:** Ja schon, aber der hat, also ich habe einfach eine kleinere Größe, kein Gewicht dabei, ein einfacheres Gurtzeug oder da bin ich schnell drin und raus und auch das Gewicht zum Schleppen, wenn ich dann beim Ausziehen mittrage, ist einfach viel angenehmer.

[00:27:00] **Lucian Haas:** Jetzt erklär mir nochmal, wie funktioniert diese Fernbedienung von dem Ding? Ist das quasi wie so ein kleiner Gashebel, den du in der Hand hältst oder wie funktioniert das?

[00:27:10] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das ist so eine

[00:27:14] Rollbrettfernsteuerung habe ich eigentlich gekauft, also die kann man ganz günstig kaufen, um die Elektrorollbretter zu steuern und der hat, das ist so ein Handteil, der hat einen Gashebel zum nach vorne und nach hinten. Das Ding habe ich dann umgebaut, dass eigentlich die Reichweite auf zwei Kilometer geht oder so und dann kann man eigentlich mit dem Gashebel die ganze Sache bedienen, also es ist so eine Statusmaschine drin, die vorspannt das Seil, damit man nicht sich darum kümmern muss, dass es keine durchhängenden Stellen hat im Seil und dann wird die Spannung aufrecht gehalten, während man den Schirm aufzieht.

[00:28:02] Also das signalisiert mir, dass die Spannung gut ist, dann kann ich den Schirm aufziehen, ohne dass ich etwas machen muss und wenn der dann steht, dann kann ich mit der Fernbedienung nach vorne drücken und dann hebe ich ab und während dem Schlepp muss ich die Bedienung permanent nach vorne drücken, damit der Zug bleibt eigentlich quasi als Sicherheits Feature.

[00:28:24] **Lucian Haas:** Aber die Zugregelung, das ist alles elektronisch, das macht die Winde von alleine?

[00:28:29] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das ist Drehmoment kontrolliert, also ich kann eigentlich voll nach vorne drücken, dann wird es auf mein Körpergewicht oder so limitiert. Aber ich kann auch weniger Gas geben, damit wenn es nicht passt oder so, dass ich feiner dosiert ziehen kann.

[00:28:49] **Lucian Haas:** Könntest du damit oder das geht in der Schweiz wahrscheinlich nicht, wenn du sagst 150 Meter Höhenbegrenzung, aber könnte man damit theoretisch auch einen Stufenschlepp machen, wo du sagst, hey, ich habe hier 300 Meter Seil ausgezogen, lass mich hochziehen, flieg ein Stück zurück, dreh wieder ein und lass mich wieder ein Stück hochziehen?

[00:29:05] **Stephan Morgenthaler:** Ja, die Winde ist eigentlich für das gebaut. Ursprünglich war sie nicht tauglich zum Ausziehen, weil die Aufrollqualität nicht gut war. Also es hat dann so Überwürfe gegeben und dann kannst du nicht rausziehen beim Zurückfliegen. Da hatte ich mehrere Events, wo das Seil blockiert hat beim Austesten und dann das gibt relativ wüste Situationen, wenn man da wegfliegt und es blockiert. Aber es ging immer gut. Bis jetzt. Aber

eigentlich ist die Winde jetzt für das tauglich, dass man rausfliegen kann und beim Einziehen wird das Seil auch gut verteilt, also dass es eben schön aufgerollt bleibt.

[00:29:50] **Lucian Haas:** Wenn ihr dann diese 150 Meter oder 100 Meter Hügelchen dort habt, du startest unten im Tal, was ist dann die Referenzhöhe, die Talhöhe oder sagst du, die Hügel sind 100 Meter Höhe, also ich dürfte im Grunde 250 Meter über den Talgrund steigen?

[00:30:06] **Stephan Morgenthaler:** Normalerweise gehe ich auf den Hügel drauf oder dann habe ich die 150 Meter on top. Aber die Hügel sind so flach, dass du oben deine

[00:30:15] **Lucian Haas:** 300 Meter, wie viele Meter Seil ziehst du denn da überhaupt aus?

[00:30:18] **Stephan Morgenthaler:** Ja, also das Seil ist recht lang, also ich habe Reserve Länge, aber normalerweise muss man vielleicht 300 Meter, 400 Meter ausziehen, dass es einigermaßen geht, sonst wird es gefährlich mit dem also einfach die Effizienz von der Stufe ist dann nicht da. Ich habe schon mal getestet, vielleicht nur 150 ausziehen und dann ist man sofort über der Winde und wenn man dann zurückfliegt, ist man fast wieder am Boden oder dann mit Kurve und wieder drehen und wieder ziehen geht dann die Effizienz eigentlich auf unter null und dann irgendwann muss man stoppen, wenn man nicht mehr an den Startplatz zurückkommt. Ist das dann nicht förderlich für die Sicherheit.

[00:31:03] **Lucian Haas:** Und wenn du ausgeklingt hast, das Seil, das zieht die Winde ganz automatisch ein oder musst du das von oben irgendwie auch noch mit kontrollieren?

[00:31:11] **Stephan Morgenthaler:** Nach dem Ausklingen bleibt es gleich, wenn ich mit der Fernbedienung nichts mache, dann wird der Zug weggehen, also die Rolle bleibt stehen und der Fallschirm wird einfach runterfallen und damit eigentlich wollte ich das so haben, dass sich auch nach dem Klinken noch beeinflussen kann, was das Seil macht. Weil wenn da jemand im Weg ist oder so, dann muss ich das Seil stoppen können und normalerweise muss ich einfach den Gashebel vorne halten, bis der Fallschirm ganz unten ist. Es hat eine Stoppvorrichtung, also das muss ich nicht selber machen. Am Schluss liegt der Fallschirm neben dem Auto und idealerweise auch noch in einem Feld und nicht auf der Strasse.

[00:31:56] **Lucian Haas:** Passiert es denn schon mal, dass du quasi direkt wieder landen musst, weil irgendwie das Seil falsch gelandet ist, sich irgendwo verhängen hat oder sonst was, wo du sagst Mist, jetzt muss ich da schon wieder runter?

[00:32:06] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das ist mir schon ein paar Mal passiert. Also einfach wenn da ein Seil über ein Feld weggezogen ist und jemand mit dem Rad kommt oder so, dann das geht nicht, oder? Da muss ich wieder hin. Das ist passiert. Aber normalerweise kann man das auch schon beim Aufstellen dann antizipieren, wo wird der Fallschirm liegen und dann geht es eigentlich. Dann lasse ich das Zeug stehen für drei, vier Stunden und komme später wieder.

[00:32:33] **Lucian Haas:** Das heisst, du engagierst auch nicht deine Frau dafür. Du sagst, pass mal auf, ich will einmal kurz fliegen gehen und danach fahr du mit unserem Auto wieder nach Hause, dann ist das dort weg, guck, dass das Seil ordentlich eingezogen ist und alles ist gut.

[00:32:45] **Stephan Morgenthaler:** Nein, das würde sie zwar schon wahrscheinlich machen, das Problem ist ein bisschen, die Rolle ist einigermaßen schwer und ja, das wäre ein bisschen unfair, wenn ich das ihr überlassen würde, das Zeug aufzuräumen. Normalerweise mache ich das selber, also ich komme, wenn ich es schaffe, komme ich wieder zurück oder sonst gehe ich abends spät das Zeug zusammen räumen.

[00:33:10] **Lucian Haas:** Ich fliege hier auch an der Winde, aber ich bin hier im mitteldeutschen Flachland gewissermaßen um Bonn herum. Wir haben dann ein Lepo, mit dem das Seil ausgezogen wird, also bei uns ist das ein Elektromotorrad, mit dem wir die Seile ausziehen können. Du musst das wahrscheinlich von Hand machen. Du nimmst das irgendwie schon und gehst dann erstmal 400 Meter in die eine Richtung.

[00:33:31] **Stephan Morgenthaler:** Ja, normalerweise nehme ich den Schirm aus dem Auto und mache hike and fly.

[00:33:39] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt schon dieses Thema hike and fly anschneidest, auch wenn es auf andere Weise ist, hat dich das in grösserer Weise nie interessiert? Also wenn du so einen Chrigel siehst, der dann – es muss jetzt nicht

der Chrigel direkt sein, du willst sein wie Chrigel, aber so – dass du siehst, der war auch schon mehrfach Schweizer Meister und ist dann jetzt in hike and fly ein grosser Meister geworden und sowas. Hat dich das irgendwann auch mal gereizt, als du überlegt hast, soll ich auch in diese Disziplin mit einsteigen? Oder war das nie ein Thema für dich?

[00:34:09] **Stephan Morgenthaler:** Also die Vorstellung, dass ich das auch machen könnte, wäre schon toll. Das würde mich auch interessieren, aber ich war – also ich habe schon lange Probleme mit den Knien, wenn ich runtergehe oder wenn ich lange Strecken laufe, dann geht das eigentlich nicht. Also ich weiss von mir, dass ich das gar nicht machen könnte. Aber vom Interesse her, ja, fliegerisch könnte ich wahrscheinlich mithalten. Könnte ich mir vorstellen. Vielleicht nicht mit Chrigel, je nachdem. Aber von der Ausdauer, vom physischen her, wäre ich nicht dabei. Auch mit Training nicht zu machen.

[00:34:49] **Lucian Haas:** Ja, ich meine, es ist auch etwas, was man wahrscheinlich über Jahre hinweg aufbauen muss. Oder wenn man sich so anguckt. Obwohl dann auch die Leute, die sagen, sie haben Knieprobleme. Also es gibt ja einige – ein Gavin McClurg, der früher Skifahrer war, der gesagt hat, der hat eigentlich total kaputte Knie. Die hat aber soweit dann wieder auftrainiert, dass das geht. Und ich glaube auch ein Aaron Doroghati hat ziemlich viele Knieprobleme, aber auch so die Knie so auftrainiert, dass er dann vieles dann da entsprechend doch schafft. Also wo ein Wille ist, ist auch ein Wille.

[00:35:17] **Stephan Morgenthaler:** Ja, da hast du sicher recht, dass das eine Möglichkeit wäre. Aber da kommt halt wieder das Zeitmanagement rein. Oder wenn du sowas machen willst, dann musst du trainieren. Da kannst du nicht mit «Ja, ich gehe mal an die Wettkämpfe und vorher mache ich genau gar nichts.» Das läuft dann nicht.

[00:35:35] **Lucian Haas:** Wenn du fliegen gehst, was suchst du dann in der Luft?

[00:35:41] **Stephan Morgenthaler:** Eigentlich gefällt mir das in der Luft sein selber. Die Freiheit, die dritte Dimension zu entscheiden, wo ich hingeh, was ich machen will. Und eigentlich auch die Herausforderung, dass man eben keinen Motor hat, dass man immer schauen muss, dass man wieder hochkommt oder eigentlich so die Challenge, dass man die eigenen Ideen auch verwirklichen kann. Dass es wieder aufgeht. Das ist so das Spannende daran.

[00:36:14] **Lucian Haas:** Was lässt dich in der Luft jubeln?

[00:36:18] **Stephan Morgenthaler:** Ich denke starkes Steigen macht das schon. Oder wenn es eine Situation die knapp war, dass es dann nicht aufgeht und man dann sieht, jetzt ist man über den Berg und jetzt geht es wieder so. Das gibt schon die Momente, ja.

[00:36:33] **Lucian Haas:** Aber starkes Steigen, da musst du jetzt ja persönlich nicht so viel hinzutun, sondern das ist die Natur, die dir das einfach liefert. Du musst nur noch versuchen, da drin zu bleiben und den

[00:36:42] **Stephan Morgenthaler:** Schirm offen zu halten.

[00:36:46] **Lucian Haas:** Aber das ist schon etwas, ich meine das ist ja auch dann in positiver Weise ein bisschen nervig aufzureiben, kann das sein. Aber das ist schon etwas, was dich reizt.

[00:36:59] **Stephan Morgenthaler:** Meistens ist es ja auch turbulent, aber das ist für mich normalerweise nicht das Problem. Aber vor allem bringt es einen in eine gute Position. Oder wenn man im Wettbewerb in ein starkes Steigen reinkommt, dann ist man dann in einer besseren Position. Das ist so das Gefühl. Es gibt eben diese es gibt

[00:37:23] Freiheitsgrade her. Wenn man steigt, dann kann man entscheiden, was machen. Das ist der

[00:37:31] erhebende Moment.

[00:37:33] **Lucian Haas:** Und ist das für dich beim Wettbewerbsfliegen anders als beim freien Fliegen, dass du beim Wettbewerbsfliegen mehr jubelst, wenn starkes Steigen ist? Und wenn du einfach so normal für dich fliegst, dass du sagst, ein gemüthlicher Flug ist eigentlich auch sehr schön, das muss jetzt gar nicht 4 Meter hoch reisen?

[00:37:52] **Stephan Morgenthaler:** Nein, also das spielt für mich nicht unbedingt eine Rolle, ob du im Wettbewerb bist oder nicht. Das geniesse ich trotzdem. Aber 4 Meter ist jetzt nicht unbedingt stark.

[00:38:04] Wenn du schaust in den Alpen oder so, gibt es Orte, wo es vielleicht, also dieses Jahr hatten wir 8 Meter oder so an der SM am ersten Tag oder so. Ja.

[00:38:20] Okay. Und dann jubelst du? Das geht dann hoch, ja. Das gefällt mir. Das heisst,

[00:38:26] **Lucian Haas:** das Vario jubelt und man, aber jubelst du nur innerlich oder jubelst du auch äußerlich? Also hört man dich dann auch und juchzt du vor Freude?

[00:38:35] **Stephan Morgenthaler:** Das kann man hören zum Teil, ja. Genau, ja. Und zum Teil ist es auch gegenseitig oder dann merkst du auch, der andere hat auch Freude daran oder so.

[00:38:45] **Lucian Haas:** Wenn du sagst, es ist dann auch turbulent, man muss den Schirm natürlich offen halten, wie lernt man es mit solchen starken Bedingungen umgehen zu können?

[00:38:56] **Stephan Morgenthaler:** Viel Fliegen macht sicher was aus, oder? Und bei mir hat es auch damit zu tun, wie ich zu Fliegen angefangen habe. Ich habe früh eigentlich mit Gleitschirmflügen angefangen, also... Wie alt warst du da? Ich war vielleicht 13 Jahre alt, als mein Vater angefangen hat zu fliegen und ich konnte dann seinen Schirm übernehmen und wir waren in einem Westwindhang zu Hause und da konnte ich endlos trainieren. Also ich konnte den Schirm tagelang rauf und runter ziehen und dabei habe ich schon viel gelernt, wie man den Schirm bedienen muss, damit er offen bleibt.

[00:39:43] Also ich denke, das ist etwas, was heute ein bisschen zu kurz kommt. Oder das Bodenhandling ist etwas, das man macht, aber vielleicht macht man das 2-3 Mal und dann ist das schon gut. Kann man das? Hat man das mal geschafft? Aber dass das richtig verinnerlicht wird, ich glaube, das machen die Leute zu wenig.

[00:40:04] **Lucian Haas:** Und du würdest sagen, dieses Bodenhandling als 13-Jähriger am Westhang trägt mit dazu bei, dass du heute ein 8-Meter-Bad sauber auskurbeln kannst?

[00:40:14] **Stephan Morgenthaler:** Ich denke schon, dass das mir heute noch hilft. Einfach, dass

[00:40:22] die Reaktion, die du nicht überlegen kannst, weil die zu schnell kommen muss, also wenn der Schirm schießt oder so, dann bist du immer zu spät. Das kannst du nicht bewusst überlegen, was du da machen musst. Das muss eine intuitive, direkte Reaktion sein. Und ich glaube schon, dass man das als Kind auch sehr gut lernt. Wenn du damit anfängst, wenn du schon 40 bist, dann kriegst du das nicht mehr in deinen kleinen Hirn, dass das so reagieren muss. Aber bei einem Kind geht das.

[00:40:53] **Lucian Haas:** Das heisst, je jünger man anfängt, desto besser kann man seine Reflexe fürs Fliegen dann auch trainieren?

[00:40:58] **Stephan Morgenthaler:** Ich denke, das ist so bei jedem Sport, der Reflexe braucht.

[00:41:04] **Lucian Haas:** Bist du denn dann jemand, der viel zur Kappe hoch schaut? Oder weil du so gute Reflexe hast, so schnell kann man gar nicht hochgucken, wie man manchmal reagieren muss. Dass du eigentlich sagst, ich spüre das, ich reagiere automatisch so. Ich muss gar nicht ständig zur Kappe hochschauen, um zu wissen, was die oben macht.

[00:41:23] **Stephan Morgenthaler:** Ich schaue schon viel hoch. Wenn es eine Störung gibt, dann ist es ja schon relevant, wie die aussieht und wie die Chancen sind oder was man dann machen muss, dass es wieder öffnet.

[00:41:35] **Lucian Haas:** Dann ist die Störung ja schon passiert. Aber häufig ist ja so, dass du sagst, also das, was man im Groundhandling glaube ich auch viel lernt, ist nicht zu sagen, wie reagiere ich, wenn die Störung einmal passiert ist, sondern wie reagiere ich, dass die Störung erst gar nicht kommt, weil ich schon sehr früh merke, da hat der Straßenflügel entlastet oder der Schirm schießt mir gerade ein bisschen vor und ich muss einmal ganz kurz auf die Bremse, aber heftig, aber dann sofort wieder los und dann fliegt er wieder ganz normal weiter und ist eben nicht geklappt. Guckst du auch bei sowas dann viel nach oben oder sagst du, das habe ich alles im Gefühl, natürlich gucke ich dann, wenn er geklappt hat.

[00:42:09] **Stephan Morgenthaler:** Das ist eigentlich etwas, was ich endlos geübt habe, auch ohne den Schirm zu schauen oder sogar mit geschlossenen Augen zu versuchen, den Schirm zu fühlen oder was er macht. Das geht, aber

natürlich nicht immer. Man kann gewisse Situationen erfüllen und wenn es dann stark genug ist, muss man trotzdem schauen, was passiert ist.

[00:42:32] **Lucian Haas:** Fliegst du auch heute noch manchmal mit geschlossenen Augen?

[00:42:38] **Stephan Morgenthaler:** Nein, vielleicht eher ohne Vario, aber nicht mit geschlossenen Augen.

[00:42:46] **Lucian Haas:** Kommen wir nochmal ein bisschen zum Wettbewerbsfliegen zurück. Wie bereitest du dich auf einen Wettbewerb vor? Also bereitest du dich überhaupt vor in irgendeiner Weise? Du gehst regelmäßig fliegen, aber gibt es etwas, wenn du jetzt weißt, okay, da findet jetzt der Wettbewerb, wie in diesem Jahr, in Charmage statt? Guckst du dir in Google Earth oder sowas nochmal das ganze Fluggebiet an? Was gibt's da wie irgendwas? Also versuchst du da was geistig schon zu memorieren oder sagst du, nein, ich bin ein Naturburschflieger, ich weiß, ich muss mir das Gelände nur angucken und ich weiss eigentlich, wo ungefähr die Linien liegen.

[00:43:21] **Stephan Morgenthaler:** Ja, also so detailliert schaue ich das sicher nicht an, dass es schon flugtaktische Überlegungen sind, aber vielleicht, wenn ich noch nie da war, dann schaue ich das Gebiet an, wie das gelegen ist, schon eben auf Google Earth oder so, aber vielleicht mehr zum schauen, ob ich Lust habe, da hinzugehen oder so, als dass es dann schon eine Vorstellung gibt, wie es da zum Fliegen ist, weil häufig ist es noch schwierig zu sagen, wenn du noch nie geflogen bist, wie es dann da sein wird, weil du die lokalen Verhältnisse ja nicht siehst auf dem Gerste.

[00:43:57] **Lucian Haas:** Und gibt es eine andere Form der Vorbereitung, die du machst? Also beispielsweise Ausrüstung. Musst du da oder bereitest du da gross vor, sagst, ein Wettbewerb kommt, ich muss erstmal meinen Schirm neu trimmen, das gehe ich jetzt alles nochmal durch?

[00:44:12] **Stephan Morgenthaler:** Ja, also durch das, dass ich nicht jeden Tag fliege, ist es schon so, dass ich meinen Material zusammensuchen muss, bevor ich an den Wettbewerb gehe. Und vielleicht schaue ich dabei auch, ob das Zeug noch läuft oder dass es up to date ist oder so. So weit vorbereitet muss ich schon sein, aber ansonsten mache ich nicht speziell, ich meine, den Schirm trimmen ist etwas, das du vielleicht nicht am Tag vor dem Wettbewerb machen solltest, weil ja, Trimmen auch Fliegen beinhaltet, wenn damit du schauen kannst, ist das jetzt so, wie du das gerne hättest, vom Gefühl her oder so. Fliegt der Schirm angenehm? Ja, und das ist vielleicht der falsche Moment, wenn du es am Tag vorher machst.

[00:45:00] **Lucian Haas:** Das heisst, du trimmst häufig an deinem Schirm herum, wenn du einen neuen Schirm bekommst.

[00:45:05] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das ist so gesehen Standard. Also ich habe in der letzten Zeit sogar angefangen, den Schirm zu messen, bevor er geflogen ist. Ob schon man sagt, dass das ja nicht Sinn macht, weil einfach die Leine noch nicht Die müssen

[00:45:20] **Lucian Haas:** sich erst noch setzen und ein bisschen längen und einziehen und oben richtig in die Schlaufen festziehen und sowas.

[00:45:27] **Stephan Morgenthaler:** Aber einfach, um zu schauen, ob das Ding richtig gebaut ist. Also ich habe auch schon Schirme gekriegt, die ich dann korrigiert habe, bevor ich die zum ersten Mal geflogen bin. Also einfach, wenn man sieht, es gibt Asymmetrie drin und die ist messbar, dann kann man auch mal vorher was machen.

[00:45:46] **Lucian Haas:** Und wenn du jetzt fliegen gehst und sagst, ich trimme meinen Schirm, was gehört dann zum Trimmen dazu? Das eine ist natürlich die klassischen Leinenlängen, dass die im Normbereich sind, dass man das überprüft. Aber trimmst du wirklich dahingehend, dass du sagst, naja, ich möchte, dass der ein bisschen besser noch ums Eck kommt, ich knüpfe noch einen kleinen Knoten in die Außenbremse rein, dass der Stabilo ein bisschen weiter runtergezogen wird? Also gibt es solche Feinheiten, die du da auch noch veränderst?

[00:46:13] **Stephan Morgenthaler:** Ja, ich selber bin nicht auf dem Niveau, dass ich einzelne Leinen korrigiere, weil ich denke, dass das dann besser ist, sondern ich nehme mehr den Leinenplan und schaue, ist das Ding symmetrisch oder hat es irgendwie Abweichungen drin, die man

[00:46:32] offensichtlich korrigieren sollte. Und das kann schon mal eine Galerieline sein, die vielleicht noch ein bisschen zu lang ist bei einem neuen Schirm. Aber dann bei einem gebrauchten Schirm, wenn das mal gemacht ist, dann ist es mehr so die Stammleinslänge, die sich verändert oder so, wenn man gewisse Flugstunden hat. Und auch wenn der Aussenflügel zu schnell oder zu langsam ist, dann dreht er nicht mehr gut oder so, dann kann man auch die B3 oder so länger oder kürzer machen, damit das Handling wieder stimmt. Also so Sachen mache ich.

[00:47:04] **Lucian Haas:** Ist das etwas, was du spürst? Also merkst du beim Fliegen, okay, irgendwie mein Schirm dreht jetzt nicht mehr so gut, ich glaube, ich muss mal gucken, ob irgendwie die B3-Leine nachgetrimmt werden muss. Also hast du sowas im Gefühl?

[00:47:19] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das spürt man schon, ja, dass das mehr oder weniger

[00:47:25] aggressiv wird oder so. Oder vor allem aufgefallen ist mir, wenn also früher habe ich die Leinen, die haben ja hinten Knoten, wenn der Schirm neu ist und dann kann die aufmachen und dann habe ich gedacht, ah, das ist um aufmachen, dann habe ich das gemacht und dann gemerkt, ah, der Schirm fliegt gar nicht mehr so, wie ich das gewöhnt oder der fühlt sich falsch an. Und dann habe ich es immer wieder zugemacht. Und eigentlich seit ich selber mit Messen angefangen habe, habe ich auch gemerkt, es braucht weniger Änderung als die Knoten, die da drin sind. Also eigentlich ist die Vorgehensweise

[00:48:03] Messen und dann nur so viel verstellen, wie auch nötig und nicht einen ganzen Knoten zwingen.

[00:48:10] **Lucian Haas:** Seit dem vergangenen Jahr bietest du ja auch über eine eigene Firma einen Leinen Messgerät für Wettbewerbsflieger an oder nicht nur für Wettbewerbsflieger, aber wahrscheinlich hauptsächlich für die, den sogenannten Skyline Laser. Und an dem Unternehmen sind auch noch ein paar andere Wettbewerbspiloten beteiligt, Christoph Dunkel, Roger Aeschbacher. Wie kam es dazu, dass ihr gesagt habt, wir machen jetzt eine Leinenmessfirma auf?

[00:48:35] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das war eigentlich in Argentinien an der WM vor ein paar Jahren. Da hatten wir versucht unsere Schirme zu messen und dann gefunden, das ist richtig mühsam mit dem ganzen

[00:48:54] Blechgestell und dem Wasser, das da baumelt und die von Hand auf die Zielscheibe zielen und dann trotzdem nicht am richtigen Ort stehen und dann haben wir gefunden, das muss doch besser gehen. Und dann haben wir so verschiedene Ideen gewählt, wie man das dann verbessern könnte. Und eben auch bezogen auf den Wettbewerb oder aufs Reisen, damit man das Ding auch besser einpacken kann und transportieren. Und wir sind eigentlich dann auf die Idee gekommen, dass man das Messprinzip umdrehen kann, dass eigentlich der Laser gegen den Mann gerichtet ist, anstatt dass man mit dem Laser auf die Zielscheibe zielt. Und dieses System ist eigentlich

[00:49:40] nach und nach entstanden. Also wir haben verschiedene Prototypen gemacht. Zuerst waren der Laser und die Kraftmesszelle im selben Gerät. Also die Messzelle schaut, wie hoch die Spannung ist in der Leine. Und das hat sich dann aber nicht so bewährt. Und inzwischen sind es zwei Geräte. Also in der Hand hat man eine Kraftmesszelle und eine kleine Zielscheibe und auf der anderen Seite steht der Laser auf dem Tisch, wo der Traggurt angemacht ist. Und durch das kann man eigentlich sehr ruhig und ohne gross zu zielen den Schirm ausmessen.

[00:50:21] **Lucian Haas:** Kraftmesszelle heisst, du willst ja immer mit 5 Kilogramm Zug das haben und da hast du wie so einen kleinen Drucksensor oder Zugsensor, also wie eine kleine Waage da mit eingebaut. Und dann ziehst du und dann macht er irgendwann Piep, wenn die 5 Kilogramm erreicht sind oder löst das automatisch die Messung aus, wenn du die 5 Kilogramm gerade gezogen hast? Wie funktioniert das?

[00:50:41] **Stephan Morgenthaler:** Es ist so, dass man ja bei 5 Kilogramm messen soll und jetzt bei diesem System gibt es sogar mehrere Messungen, also während dem Zug erhöhen wird schon gemessen und es wird dann geschaut, trifft man die Zielscheibe eigentlich, ist man bei jeder Messung oder bei mehreren Messungen schon auf der Zielscheibe und machen die Werte Sinn? Und falls ja, wird dann der 5 Kilogramm Messwert direkt an das we-measure System übertragen. Das haben wir zusammen integriert, dass die Schnittstelle auch gut funktioniert, dass es nicht Übertragungsfehler gibt und durch das sieht man auch direkt auf dem Display von dem Handteil die Abweichung, also von we-measure kriege ich die Solllänge von der Leine aus dem Datenblatt und dann kann ich direkt die gemessene

Abweichung

[00:51:40] darstellen, dass man das beurteilen kann, ob die richtige Leine gemessen wurde oder so.

[00:51:48] **Lucian Haas:** we-measure ist so eine spezielle Software für Gleitschirmflug Leinenvermessung, also die ist glaube ich frei verfügbar? Ist das Open Source oder sowas?

[00:51:58] **Stephan Morgenthaler:** Ja genau, für Privatanwender ist das frei verfügbar. Das ist eine Webseite, wo man eigentlich den Laser verbinden kann. Es gibt natürlich alle Laser, aber wir haben da zusammen eigentlich die Integration gemacht, dass man noch zusätzliche Sachen hin und her schicken kann. Ein handelsüblicher Laser kann natürlich nicht noch die Solllänge vergleichen und so Sachen. Und der überprüft auch nicht, ob man das Ziel getroffen hat oder so. Bei unserem System wird das mitgemacht und durch die Integration, die wir zusammen machen, wir haben da eine sehr gute Zusammenarbeit, ist das eigentlich ein super System geworden.

[00:52:45] **Lucian Haas:** Das heisst, du misst jetzt einmal, du ziehst und kriegst in dem Moment sofort auch angezeigt bei dir, da gibt es eine Abweichung oder nicht.

[00:52:52] **Stephan Morgenthaler:** Ja genau. Das

[00:52:54] **Lucian Haas:** heisst, du kannst damit auch sehr schnell sagen, ich will gar nicht den ganzen Schirm durchmessen, sondern ich will nur meine drei Stammleinen einmal eben schnell checken, was dort ist und kann sofort sehen, gibt es da eine Abweichung oder nicht. Das heisst, ich bin nach fünf Minuten mit dem Messen durch.

[00:53:08] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das kann man so machen. Es ist ja so, dass die Leine beim Messen immer länger wird. Also die Stammleine, wenn man die mehrmals misst, wird die länger und länger. Und deswegen ist, wenn man sehr präzise messen will, ist eigentlich der ganze Schirm messen oder die ganze Ebene messen gesetzt. Aber ja, wenn du mit der Präzision auf mehrere Millimeter zufrieden bist, dann kannst du auch einzelne Leinen messen, das geht ja.

[00:53:38] **Lucian Haas:** Wenn du so mit dem Leinenmessen, jetzt wahrscheinlich mittlerweile ein Spezialist da drin geworden bist, wie fein gehst du dann an die Trimmung deines Schirmes rein? Sagst du, okay, ich mache unten ein bisschen Knoten oder nein, ich gehe auch wirklich in die obere Galerieleine und verändere da auch noch und versuche so den letzten halben Millimeter da noch rauszuholen. Wie sinnvoll ist das dann eigentlich, wenn du auf der anderen Seite sagst, naja, dreimal an der Leine gezogen, dann hat sich schon wieder eine andere Länge.

[00:54:05] **Stephan Morgenthaler:** Das ist ein sehr interessantes Thema und das kommt auch extrem auf die Person, auf den Charakter drauf an. Ich habe schon beobachtet, dass Leute Schirme trimmen, die eigentlich schon lange gut eingestellt sind und immer noch da gibt es noch Abweichungen und so und am Schluss fliegt er gar nicht mehr.

[00:54:24] Er

[00:54:25] **Lucian Haas:** ist perfekt getrimmt.

[00:54:28] **Stephan Morgenthaler:** Getrimmt, bis es nicht mehr fliegt. Aber jetzt bei mir einen neuen Schirm, da investiere ich schon mal ein paar Stunden, bis vielleicht die Galerieleinen stimmen, aber dann ist es eigentlich nicht mehr sinnvoll, zu viel zu machen. Und ich glaube auch, man kann das zu genau machen. Klar ist die Genauigkeit vom Messen wichtig und wenn es fünf Millimeter Abweichung hat, dann ist es viel oder zu viel oder ein Zentimeter. Aber ich glaube, so einen halben Millimeter, der ist auch nicht messbar richtig. Das Messgerät hat schon eine Millimeterstreuung, wenn keine Leine da ist oder quasi eine statische Distanz.

[00:55:14] Es zeigt zwar besser an, aber die

[00:55:20] Abweichung von dem Messsystem ist schon mal ein Millimeter. Dann kannst du nicht den Anspruch haben, dass das auf einen halben Millimeter genau wird.

[00:55:28] **Lucian Haas:** Und ist das für dich so eine Herausforderung gedanklich, dass du sagst, ich habe das Gefühl, mein Schirm auf der B, was auch immer Leine ist, ist der zu lang oder zu kurz gefühlt? Ich überprüfe das jetzt mal real gemessen. Stimmt denn mein Gefühl? Machst du sowas?

[00:55:44] **Stephan Morgenthaler:** Das kommt vor, ja. Was häufig recht eindeutig ist, wenn das Ding nicht gerade fliegt oder wenn es Schirme gibt, die im beschleunigenden Zustand oder im Trimmen nicht gerade fliegen. Und das ist ein sehr guter Hinweis, dass etwas an der Trimmung nicht stimmt. Das muss man finden können, wenn man es misst. Das kannst du dann auch korrigieren. Blöd ist, wenn es dann nicht an der Leinenlänge liegt. Dann ist der Schluss nahe. Der ist irgendwo anders verzogen und dann kannst du nicht mehr viel machen.

[00:56:19] **Lucian Haas:** In den letzten Jahren ist noch eine andere Form der Trimmung in der Gleitschirmwettbewerbsszene mehr noch ein Thema geworden. Da geht es darum, man fängt jetzt auch an, die Stäbchen zu trimmen und die Stäbchenlänge zu kürzen, weil der zu viel Spannung hat. Machst du sowas auch?

[00:56:38] **Stephan Morgenthaler:** Ja, klar. Muss ich machen. Musst du machen. Warum?

[00:56:43] **Lucian Haas:** Erklär vielleicht erstmal für Leute, die davon noch keine Ahnung haben, warum muss man anfangen, bei solchen Wettbewerbsschirmen auch Stäbchenlängen zu trimmen?

[00:56:53] **Stephan Morgenthaler:** Das ist eine gute Frage. Das wollte ich eigentlich lange auch nicht wahrhaben, dass man das machen muss, weil es ist richtig mühsam. Es ist extrem zeitaufwendig und schwierig zu machen, weil die Stäbchen sind innen drin und man muss den Schirm innen nach aussen umkehren und dann kommt man da hin zum etwas kürzen und wieder einfädeln und am Schluss schmerzen alle Finger und passen tut es trotzdem nicht. Aber die Schirme sind ja inzwischen so gebaut oder optimiert, dass man das Profil verändern kann mit den Stäbchen, mit der Stäbchenspannung und im Wettbewerb ist das relevant, weil die Topgeschwindigkeit

[00:57:40] erhöht wird, wenn der gut eingestellt ist. Jetzt ist es aber so, dass ein Schirm mit wenig Spannung klappstabiler ist, aber langsamer und wenn er viel Spannung hat, wird er aggressiver, dafür ein paar km/h schneller und der Übergang ist recht scharf. Deswegen sind wir auch am Stäbchen anpassen, weil die Herstellungstoleranz zu klein ist. Das heisst, meine letzten drei Schirme sind von neu an gut gespannt gewesen, also zu gut. Dann musste ich jedes Mal fliegen, kürzen, fliegen, kürzen. Das braucht auch seine Zeit und ärgert einen.

[00:58:27] Ich denke, das macht niemand gerne, aber das muss man irgendwie machen mit den aktuellen Modellen.

[00:58:35] **Lucian Haas:** Aber woher weisst du dann, jetzt habe ich genug gekürzt? Ja, das ist schwierig. Vom Gefühl her, du kürzt dann wahrscheinlich jedes Mal 1-2 mm dort weg, damit verändert sich schon wieder die Spannung. Man muss jetzt wissen, bei den Enzos, die haben halt nicht nur vorne die Stäbchen, sondern lange Stäbchen, die dann über den ganzen Flügel oben rüber reichen und ganz viel der Trimmung betrifft auch diese hinteren Stäbchen, die man dort macht.

[00:59:01] **Stephan Morgenthaler:** Ja, vor allem die hinteren. Genau, ja.

[00:59:04] **Lucian Haas:** Weil das dann eben ein bisschen die Profilform so verändert, dass dann vielleicht ein bisschen der Reflexanteil, den das Profil hat, wie stark das dann noch schießen kann oder wie stark es sich selber dann wieder einbremst, dass davon beeinflusst wird. Aber wie weiss man als Pilotgefühl, sagst du, okay, jetzt habe ich genug vorne weggeschnitten, das ist jetzt ein guter Kompromiss zwischen Stabilität und Geschwindigkeit?

[00:59:28] **Stephan Morgenthaler:** Also das eine Ende ist relativ einfach zu sehen, wenn das Ding klappt, oder? Also wenn er zu fest gespannt ist, dann ist er eigentlich weniger klappstabil und unangenehm zu fliegen. Also mein aktueller Schirm ist immer noch ziemlich gut gespannt und er hat so die Tendenz, dass er den Stabilo vorne in die Leinen kriegt bei einem Klapper. Und das, ja, wenn ich, eigentlich habe ich immer noch das Ziel, dass ich das wieder wegstriege. Mit den letzten zwei Schirmen habe ich das gekürzt, bis es einigermaßen angenehm zu fliegen ist. In die andere Richtung ist aber die Gefahr, wenn man zu viel kürzt, dann ist es dann halt langsam.

[01:00:13] Und, ja. Das will man als Wettbewerbspilot nicht. Genau. Man will einen schnellen Schirm haben. Möchte man die km/h behalten, die 2-3, die da noch rauskommen im Topspeed, oder?

[01:00:25] **Lucian Haas:** Aber das ist dann ja auch im Grunde schon eine Wissenschaft für sich, weil wenn du jetzt sagst, okay, der Außenflügel klappt, dann muss der vielleicht nur die drei Stäbchen oder die zehn Stäbchen im Außenflügel kürzen. Aber der läuft halt auch schmaler zu. Also ist wahrscheinlich auch, wenn du einen Millimeter in

der Mitte wegnimmst, das macht wenig aus. Wenn du einen Millimeter draußen, also im Außenflügel wegnimmst, das macht wahrscheinlich schon viel, viel mehr aus von dem, was an Spannung dort dann entsprechend über die Strecke verloren geht. Wie passt du sowas an? Oder probiert da jeder Wettbewerbspilot

[01:00:58] irgendwie, braucht er so sein eigenes Süppchen? Oder gibt es da irgendwie ein breit verteiltes Wissen, wo man sagen kann, so ist es eigentlich gut?

[01:01:08] **Stephan Morgenthaler:** Wenn jemand eine Anleitung hat, wie man das genau macht, dann wäre ich auch Empfänger davon. Ob schon ich jetzt schon drei, vier Schirme gemacht habe und das Gefühl habe, es hat einigermassen geklappt. Aber die Unsicherheit bleibt, dass man eben das Risiko zu viel zu kürzen und dann weisst du nicht wo und habe ich jetzt das Richtige gemacht und dann ist es ja nicht reversibel, wenn man das Zeug abhaut.

[01:01:36] Da kann ich ehrlich gesagt auch nicht weiterhelfen, aber ich versuche das nach Gefühl zu machen und vielleicht auch ab und zu mit dem Entwickler zu diskutieren oder so. Der gibt ein paar Tipps und sagt, du musst das und das machen.

[01:01:54] Am liebsten hätte ich, wenn man das Design ändern könnte von den Schirmen. Ich habe auch schon mit Ozon diskutiert, was man ändern könnte. Einmal war eine Idee, eine Feder reinzumachen, damit die Stäbchen sich anpassen würden.

[01:02:11] Leider funktioniert das nicht, weil das Stäbchen muss im Flug unkomprimierbar sein, dass es seine Funktion erfüllen kann. Wenn das Profil deformieren will, muss das Stäbchen da sein und nicht weggehen. Die Feder funktioniert nicht so gesehen. Eigentlich wäre es besser, wenn man ein Produkt hätte, das prozessstabiler ist, das man herstellen kann und nicht manchmal gut und manchmal zu viel gespannt und manchmal zu wenig.

[01:02:45] **Lucian Haas:** Ich habe gesehen, Ozon hat jetzt in den Enzus, wenn ich es richtig weiss, teilweise sogar schon zwei verschiedene Taschen, in die man die Stäbchen reinschieben kann, wo man damit schon ein bisschen spielen kann, ein bisschen grössere Spannung, ein bisschen kleinere Spannung, bevor man anfängt, an den Stäbchen selber direkt rumzuschneibeln und sowas.

[01:03:05] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das hilft schon viel, wenn man die zwei Taschen hat, dann kann man mal, wenn es zu viel ist, in die kürzere Tasche oder in die längere Tasche wechseln und dann ist auch die Möglichkeit, wenn man das Gefühl hat, jetzt habe ich zu viel gemacht, dann kann man wieder mehr spannen mit der anderen Tasche. Das ist sicher eine gute Idee. Es gibt zusätzlichen Produktionsaufwand, zum die Taschen nähen und so. Ich hoffe immer noch, dass es eine bessere Lösung gibt in Zukunft, dass man das vielleicht gar nicht mehr machen muss.

[01:03:37] **Lucian Haas:** Ich habe mal so eine Grafik von Luc Armant gesehen, wo er das mal aufgezeichnet hat. Ich kriege es nicht mehr ganz zusammen, aber ich glaube so die Range von, also Kilometerunterschied von der Geschwindigkeit von einem total stark gespannten Enzo und einem relativ entspannten Enzo, das sind glaube ich mehr als fünf Kilometer pro Stunde gewesen. Ja. Was den Top Speed betrifft, das ist ja schon für Wettbewerb echt eine Menge. Und wenn dann einer am Ende dann im Endanflug sagt, wunderbar, ich ziehe dir jetzt mit 5 km/h mehr davon, ist das natürlich, da fühlst du dich einfach stehen gelassen und denkst dann, scheisse, ich habe bei meinen Stäbchen jetzt doch zu viel weggeschnitten und sowas. Wie wird das eigentlich in der Szene diskutiert untereinander?

[01:04:22] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das hat Jahre gegeben, wo wir das gar nicht richtig verstanden haben, aber in den letzten ein, zwei, drei Jahren ist das eigentlich mehr und mehr bekannt geworden, dass das relevant ist und dass man das schauen muss. Ja, eigentlich wäre es gut, wenn man das nicht machen müsste oder wenn man die Gleitschirme entspannt liefern kann. Das hat der Ligar auch mal in so einer Grafik dargestellt, dass das Problem ist ja eigentlich die Beschleunigerbegrenzung, das dazu führt, dass man ein Profil wählen muss, das dann schnell fliegt mit wenig Anstellwinkelveränderung. Also er hat das so gezeigt, dass ein Profil, das einen S-Schlag drin hat, das

[01:05:11] würde sich selber begrenzen und ist deswegen klappstabil, aber mit den 14 cm Beschleunigerweg, die reglementiert sind, kann man dann das Profil nicht genug beschleunigen, da müsste man mehr Weg haben. Und das ist etwas unglücklich, diese Regulierung, dass sie eigentlich die Sicherheit und die Produktionsstabilität von den Gleitschirmen wie

[01:05:36] negativ beeinflusst. Ja, das ist so eine Zwickmühle, die wir noch nicht gelöst haben.

[01:05:44] **Lucian Haas:** Wie ist das mit den Marken eigentlich, also Niviuk beispielsweise, die Nitinolstäbchen haben? Müssen die auch dann mit der Kneifzange an ihre Nitinolstäbchen ran oder wie machen die das?

[01:05:55] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das Problem ist ja nicht nur das Stäbchen, sondern die Kombination mit dem Tuch. Und das Nitinolstäbchen hat den Vorteil, dass es eben nicht die Länge ändert, aber das Tuch trotzdem. Und ja, eigentlich haben die das Problem auch. Das ist nicht gross und nicht gross ein Unterschied. Das Hauptproblem ist eigentlich, wenn das Tuch nass wird, dann wird es kürzer. Und ich hatte schon mal vorgeschlagen, dass er doch dann

[01:06:31] die Stoffrolle waschen soll, bevor er den Gleitschirm näht. Und dann hat er gesagt, ja, das habe ich schon gemacht, aber das reicht leider nicht, weil jedes Mal, wenn das Ding wieder nass wird, wird es wieder kürzer und dann bringt es so gesehen gar nichts, wenn das vorgewaschen wäre. Also ich glaube, eine Empfehlung ist eigentlich, den Schirm nicht nass zu machen, also auch nicht feucht. Aber wenn du schaust, wo wir fliegen gehen in den Tropen und dann durch die Regenschauer durch und also es ist nicht so einfach umzusetzen, einen Schirm nie nass zu machen.

[01:07:11] **Lucian Haas:** Passiert es dann schon mal, dass du beispielsweise, du bist in den Tropen geflogen, warst irgendwo in Brasilien bei einem PWC, dein Schirm ist ein bisschen nass geworden und dass du merkst, ah, von heute auf morgen oder du hast den nächsten Tag gemerkt, mein Schirm fliegt jetzt anders, dass du wirklich dich am Abend des Tages noch hinsetzt und sagst, ich hole mir mal wieder meinen Nagelkneifer raus und gehe an die Stäbchen

[01:07:33] **Stephan Morgenthaler:** ran. Aber schon sicher. Also es ist mir in Frankreich passiert, an der WM. Da hatten wir ein Task, wo es so Nieselschauer hatte und dann haben wir gedacht, ja, das ist ja nicht schlimm, da gehen wir noch durch und es war dann doch mehr als gedacht und schlussendlich hat es da sogar Schirme, die nicht mehr geflogen sind, also neben mir, ist ein Schirm runter, der zu nass war, also der in den Sackflug gegangen ist und als ich das gemerkt habe, habe ich dann den Beschleuniger gedrückt und nicht mehr losgelassen, bis ich gelandet bin. Aber am nächsten Tag, als ich den Schirm wieder

[01:08:19] aufgepackt hatte, hatte er sich eben verändert und das habe ich eigentlich im Flug gemerkt, dass der hatte dann wie einen Knick auf der oberen

[01:08:31] Seite, den habe ich zwar nicht gesehen, aber dann fühlst du, dass der Schirm nicht gut fliegt oder dass die Strömung abreisst an dem Knick zwischen A und B, weil die Stäbchen wirklich viel zu lang sind und an dem Lauf war ich auch nicht speziell gut, weil ich kam runter wie ein Stein im Vergleich zum Rest vom Feld und am Abend habe ich dann tatsächlich die Schere oder den Nagelklipster genommen und das Zeug gekürzt und am nächsten Tag ist er wieder geflogen.

[01:08:59] **Lucian Haas:** Aber woher weisst du dann genau, welches Stäbchen muss ich jetzt kürzen oder gehst du dann einfach einmal wirklich die 70 Zellen durch oder wie viele Zellen da so ein Enzo hat?

[01:09:10] **Stephan Morgenthaler:** Also jetzt in dem Fall hast du das schon gut gesehen, wenn du den auf die untere Seite am Boden hattest und dann hast du oben gesehen, dass das eine richtige Schlangenlinie macht und einen Knick gibt und dann, wenn du das Stäbchen aus der Tasche nimmst, ist das auch viel zu lang oder das springt dann raus und schau, vielleicht ein Zentimeter oder so raus und wenn du es wieder rein machst, dann spürst du die Spannung, die du erzeugst. Also das war da relativ eindeutig, ja. Aber ich kann jetzt nicht sagen, dass ich genau die richtige Länge gekürzt hätte, weil da habe ich vielleicht einen halben Zentimeter abgeschnitten oder so oder noch mehr. Und offensichtlich war er dann wieder in flugfähigem Zustand, aber wahrscheinlich hatte ich zu viel gekürzt oder dass er dann zu langsam wurde.

[01:09:56] Und der Schirm fliegt heute noch, der Besitzer hat extrem Freude, weil er vor allem sehr stabil ist, also weil der Club stabil ist.

[01:10:05] **Lucian Haas:** Der muss aber keine Wettbewerbe fliegen und sagt deswegen nicht, der ist mir zu langsam, oder?

[01:10:10] **Stephan Morgenthaler:** Doch, der war an der SM auch da, der Schirm.

[01:10:13] **Lucian Haas:** Aber du hast ihn abgehängt, du bist mit dem schnelleren,

[01:10:18] also mehr Stäbchen-Spannung-Schirm bist du dann mit ein paar km/h mehr Geschwindigkeit dann auch wieder davon geflogen.

[01:10:25] **Stephan Morgenthaler:** Ja, jetzt in dem Fall, vielleicht hat das was ausgemacht, aber natürlich, das ist eigentlich das Interessante, in den Alpen während dem Task fliegt man nicht unbedingt immer Vollgas und dann macht auch diese Geschwindigkeitsänderung nicht so viel aus. Es ist mehr die Taktik, die die ausmacht, oder? Aber dann im Endanflug ist das halt vor allem relevant, also da sind zwei Kilometer halt schon gut, wenn du die hast. Zusätzlich.

[01:10:58] **Lucian Haas:** Heisst das auch, wenn du jetzt wettbewerbsfliegst und sagst, ich fliege eigentlich nur, oder ich würde nur Wettbewerbe in den Alpen fliegen, würdest du deinen Schirm von den Stäbchen her etwas kürzer trimmen, so dass du sagst, ich nehme mehr Spannung raus, ich habe mehr Stabilität, aber da kann ich halt die Kappe in den 8-Meter-Bärten viel leichter offen halten, als die im Durchschnitt vielleicht 3-4-Meter-Bärte, die ich in den Tropen irgendwie habe, da brauche ich dann letzten Endes mehr Geschwindigkeit fürs Flachland?

[01:11:25] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das wäre schön, wenn man das so machen könnte, aber auch, in den Alpen gibt es den Endanflug, oder

[01:11:33] vom Gefühl her würde ich sagen, sofort mit kurzen Stäbchen, weil das ist wirklich das ist schon ein riesen Unterschied, also wenn du weisst, der Schirm geht eigentlich praktisch nie zu, du kannst durch alles durch, das gibt dir schon ein besseres Gefühl, oder wenn du weisst, wenn die nächste Turbulenz kommt, dann wird er wieder einhängen und du musst was machen, dass es wieder rausgeht, oder so. Aber ja, das sind Situationen, dass man eben eigentlich mit dem Schirm fliegen muss, der eben unangenehm ist, und das ist ja quasi das Problem, das wir haben in der Szene.

[01:12:09] **Lucian Haas:** Jetzt nur nochmal wirklich zum Verständnis, damit du gewinnen kannst, musst du einen Schirm fliegen, der unangenehmer zu fliegen ist, als er eigentlich sein könnte.

[01:12:18] **Stephan Morgenthaler:** Ich würde sagen, zusammengefasst ist das so, ja.

[01:12:22] **Lucian Haas:** Warum macht dir dann das Wettbewerbsfliegen so Spass?

[01:12:28] **Stephan Morgenthaler:** Ähm, also, ich glaube, ich bin recht unempfindlich für schwierige Schirme, weil ich eben das Gefühl gut ähm, handhaben kann, wenn das Ding nicht mehr fliegt. Also jetzt, bei der SM hatten wir auch eine Situation, da war ich ein wenig vor den anderen und hatte so einen Klapper, wo es mit Einhänger und so, dass der Stabi ging sogar durch zwischen A1 und A2 und kam wieder hinten raus und dann habe ich gedacht, oh, das ist jetzt nicht gut. Aber das konnte ich dann mit einem Stahl wieder öffnen und weiter fliegen und dann nach dem Flug haben sie gesagt, ja, das hast du gut gemacht.

[01:13:15] Das hast du gut gemacht. Wir hatten schon Angst, dass das nicht mehr gut kommt, oder? Sie waren froh, dass das wieder behoben wurde. Aber ja, ich glaube, ich muss deswegen nicht so viel, also ich toleriere ein bisschen einen schwierigeren Schirm als andere, wenn man das so sagt. Und mir macht das dann trotzdem noch Freude.

[01:13:40] **Lucian Haas:** Ist das etwas, wo du sagen würdest, das ist ein bisschen Naturtalent von deiner Jugend her, wo du sagst, ich habe von Anfang an Groundhandling gemacht? Oder machst du heute auch noch regelmässig Sicherheitstrainings mit einem Zweileiner, um solche Situationen auch wirklich intensiv zu trainieren?

[01:13:54] **Stephan Morgenthaler:** In der Schweiz machen wir das jedes Jahr, dass wir die Nationalmannschaft ins Sicherheitstraining mehr oder weniger zwingen. Also man kann das auch sein lassen, aber es gibt eine Prämienreduktion oder so. Und das Ziel ist eigentlich schon, dass die Leute das regelmässig machen, also die Extremsituationen und die Reaktion darauf. Und ich habe selber gemerkt, ich habe zwar einen Rucksack, der mir erlaubt, das gut zu machen oder intuitiv zu machen, aber wenn ich das, ich habe das auch schon nicht gemacht und dann, wenn ich wieder gehe an das Sicherheitstraining, dann merke ich schon, es ist nicht mehr so geläufig oder so.

[01:14:40] Es passiert, es ist unangenehmer vielleicht auch. Dann merke ich auch, das muss ich wieder machen. Ich glaube, das muss man auch regelmässig üben. Das schadet auch nichts.

[01:14:52] **Lucian Haas:** Nutzt man da so ein Sicherheitstraining auch, um seinen Schirm zu trimmen? Also sagt man, jetzt habe ich einmal ein bisschen abmontiert und irgendwie der Aussenflügel kommt mir ein bisschen zu aggressiv vor von den Reaktionen her, bevor ich jetzt wieder hochfahre und dann wieder über dem Walensee abmontiere oder so. Ich nehme mal aus den äusseren Zehenzellen einfach zwei Millimeter weg oder sowas.

[01:15:13] **Stephan Morgenthaler:** Also umgekehrt formuliert, es ist eine gute Situation, um den Schirm negativ zu beeinflussen. Also viele Leute haben auch Angst, dass das Material kaputt geht oder das ist eine

[01:15:25] Gegenreaktion. Wenn sie, es gibt, Leute, die gehen nicht mit ihrem aktuellen Material an den Sicherheitskurs, eben genau wegen dem, dass es das Material vertrimmt oder dass es auch Beschädigungen gibt im Tuch. Jetzt meine Meinung ist, dass es vielleicht doch besser ist, wenn du das aktuelle Material beherrschst, als dass du einen Unfall machst, weil du Angst hattest, dass deinem Schirm etwas passiert. Und klar, es ist immer noch besser, wenn du einen alten Schirm nimmst und das wieder üben gehst. Dann hast du es wenigstens geübt, aber du hast dann immer noch die Unsicherheit, wie wäre dann das mit meinem aktuellen Schirm? Und für mich ist bis jetzt die Priorität war eigentlich klar auf mein aktuelles Material, weil ich wissen will, wie das funktioniert.

[01:16:15] Dann fühle ich mich bereit, um auch reagieren, wenn etwas passiert.

[01:16:21] **Lucian Haas:** Jetzt bist du sechsmal Schweizer Meister. Willst du vielleicht noch drei in einer Reihe schaffen, was am Anfang so viel war, wo du dann vielleicht den siebten da noch hast? Gleichzeitig ein Chrigel beispielsweise kümmert sich auch sehr stark um Nachwuchs. Also nicht das eher Nachwuchszeug, sondern den Nachwuchs von X-Alps und sowas, dass er den Leuten was weiterbringt. Machst du sowas auch? Interessiert dich sowas? Und was wäre etwas, wo du sagst, das würde ich gerne quasi dem Schweizer Nachwuchs, dem Wettbewerbsnachwuchs mitgeben, damit die mich irgendwann eines Tages schlagen können?

[01:16:58] **Stephan Morgenthaler:** Ja, ich muss sagen, ich bin nicht so aktiv involviert. Ich hatte vor Jahren mal das

[01:17:07] Radiokader geleitet, vielleicht ein Jahr oder so. Aber für mich war auch die Zeit ein bisschen das Problem, dass ich zu wenig Zeit investieren konnte. Aber ich gehe regelmässig an die Trainings und da sieht man schon, dass es Leute hat, die das Potenzial entwickeln können, auch in Zukunft da mitzumachen. Und das macht mir auch immer Freude, wenn ich sehe, es gibt Leute, die sich entwickeln und die in Zukunft das Potenzial der Schweiz erhöhen werden. Aber aktiv mitmachen, muss ich ehrlicherweise sagen, dass ich das nicht so mithelfe.

[01:17:49] **Lucian Haas:** Was müsste der Schweizer Nachwuchs machen, um dich irgendwann mal schlagen zu können? Wie kommt man dorthin? Wie wird man so gut wie du?

[01:18:00] **Stephan Morgenthaler:** Ja, ich denke, weiter üben ist wahrscheinlich nicht falsch.

[01:18:06] Weiter

[01:18:06] **Lucian Haas:** üben heisst viel

[01:18:07] **Stephan Morgenthaler:** fliegen. Ja. Und

[01:18:09] **Lucian Haas:** viele Wettbewerber

[01:18:11] **Stephan Morgenthaler:** mitmachen. Viel fliegen, ja, ist sicher eine gute Lösung. Man kann auch warten, bis die alte Garde alt wird, oder? Das klappt sicher auch irgendwann.

[01:18:21] **Lucian Haas:** Du bist jetzt 48. Wie lange glaubst du denn, dass du noch auf Weltklasse Niveau fliegen kannst? Gibt es da irgendwann eine Grenze?

[01:18:30] **Stephan Morgenthaler:** Ich denke, die Grenze ist, wenn du körperlich nicht mehr fit bist, wenn du vielleicht den Schirm nicht mehr tragen kannst oder so, dann ist schon mal eine Grenze erreicht. Aber so rein vom Alter her, also ich hatte schon, ich war schon an einem Weltcup, wo einer mit über 65 gewonnen hat. Vor ein paar Jahren. Also das ist möglich, man kann das bis ins hohe Alter machen. Das ist ja vor allem auch geistige Fitness und nicht körperlich eben, ja.

[01:19:04] **Lucian Haas:** Ist das ein Ziel für dich, auch neben dem siebten Schweizer Meistertitel und dem dritten in der Reihe, dass du sagst, ich möchte mit 65 noch einen PWC gewinnen?

[01:19:14] **Stephan Morgenthaler:** Nein, ich denke, das ist nicht ein direktes Ziel, aber ich würde das offen lassen, was ich genau machen will. Ja, ich hoffe, dass ich bis da noch fit genug wäre, aber ob ich dann das wirklich mache oder ob ich bis da andere Ziele habe, kann ich nicht sagen, ja.

[01:19:34] **Lucian Haas:** Aber das Wettbewerbsfliegen fasziniert dich so, dass du das wahrscheinlich noch über ein paar Jährchen hinaus machen wirst?

[01:19:40] **Stephan Morgenthaler:** Ja, das kann ich schon sagen, dass ich da noch ein paar Mal mitmachen möchte, ja.

[01:19:48] **Lucian Haas:** Stefan, dann lassen wir es dabei. Du wirst noch ein paar Jahre Wettbewerbe fliegen und ich drücke die Daumen, dass es dir mit dem Ziel zumindest gelingt, den dritten Schweizer Meistertitel in Folge nächstes Jahr zu holen und damit den siebten insgesamt und deinen Vorsprung als Rekordmeister damit noch ein bisschen weiter auszubauen. Dann müssen die anderen, die Jugend, die dann irgendwann mal nachkommt, die muss dann erstmal ein paar Jährchen nachlegen, um an deine Leistung dann heranzukommen. Vielen Dank. Vielen Dank dir für das Gespräch.

[01:20:21] Weiterführende Links zu dieser Folge findest du in den Shownotes. Podz-Glitz ist der Podcast des Gleitschirmblogs Lu-Glitz. Beides sind Projekte, die ich seit Jahren als freier Journalist und passioniert der Gleitschirmflieger völlig unabhängig und werbefrei betreibe. Möglich ist das allerdings nur, weil es Menschen gibt, die meine Arbeit schätzen und mir deshalb als Förderer eine Unterstützung zukommen lassen. Mach doch mit! Mit deinem frei wählbaren Betrag trägst du dazu bei, dass ich dir alle möglichen Facetten, News und faszinierende Persönlichkeiten dieses Sports präsentieren kann. Die Höhe des Förderbeitrags kannst du ganz frei wählen. Alle weiteren Infos und Links, wie du mich via PayPal oder Banküberweisung erreichst, findest du auf der Seite www.Lu-Glitz.blogspot.com unter dem Punkt Fördern.

[01:21:10] Bis zum nächsten Mal. Euer Lucian.

English

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

Show notes

Stephan Morgenthaler is a Swiss record champion in paragliding. A conversation about motivation and equipment

There are a few hundred paragliding pilots worldwide who fly in high-profile competitions. And yet, in the end, it is only a few dozen who repeatedly appear at the very top of the rankings or even on the winner's podium over the years.

From Switzerland, Stephan Morgenthaler undoubtedly belongs. The 48-year-old recently became Swiss champion once again. For the second time in a row and for the sixth time in total. This makes him the record holder regarding the number of federal master titles.

For this episode 190 of Podz-Glitz, I asked Stephan how he managed to be among the elite pilots for more than 20 years already.

We talk among other things about why he makes rough eight-meter beards cheer, why he often dominates a first task but struggles more afterwards, and how he takes to the air in the Swiss lowlands with the help of a remote-controlled electric winch outside of the competitions.

Another exciting topic: Stephan Morgenthaler knows not only how to trim lines, but also why the correct rod length can additionally decide victory or defeat in modern competition sails.

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

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

Music for this episode:

Track: Ruff Money | Artist: The Grey Room / Clark Sims

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=q222jnDVwgg>

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 Stephan Morgenthaler:

- Swissleague: <https://www.swissleague.ch/comp-league/competition-pilots>
 - Stephans Leinenmessgerät: <https://skyline-laser.ch>
 - Linen measurement platform We Measure: <https://we-measure.io/>
-

Transcript

[00:00:02] **Stephan Morgenthaler:** Yes, the gliders are now built or optimized in such a way that you can actually change the profile with the rods, with the rod tension, and that's what's relevant in competition, because the top speed is actually increased if it's well-adjusted. But now it's the case that a glider with little tension is actually more collapse-resistant but slower, and if it has a lot of tension, it becomes more aggressive, but a few km/h schneller. So that's why we're actually adjusting the rods, because the manufacturing tolerance is actually too small.

[00:00:57] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:01:02] Stories from the cosmos of paragliding. Today with Stefan

[00:01:08] **Stephan Morgenthaler:** Morgenthaler and

[00:01:10] **Lucian Haas:** I'm Lucian Haas.

[00:01:17] There are a few hundred paraglider pilots worldwide who fly in high-level competitions. And yet, in the end, it's only a few dozen who consistently appear at the very top of the rankings or even on the podium year after year. Stephan Morgenthaler is undoubtedly one of them from Switzerland. The 48-year-old recently became the Swiss champion once again. For the second time in a row. And for the sixth time in total. That makes him the record holder in terms of the number of federal championship titles.

[00:01:53] For this episode 190 of Podz-Glidz, I asked Stefan how he managed to be among the elite pilots for more than two decades already. We talk about, among other things, why rough eight-meter wings make people cheer. Why he often dominates the first task but finds it harder afterwards. And how he takes to the air outside of competitions in the Swiss lowlands with the help of a remote-controlled electric winch. Another exciting topic. Stephan Morgenthaler doesn't just know how to trim lines, but also why, with modern competition gliders, the correct rod length can also decide victory or defeat.

[00:02:38] I can only present these kinds of in-depth conversations to you because there are sponsors who financially support my work on the podcast and blog. Join in! You can find out how on the paragliding blog Lu-Glidz, specifically on the "Support" page. Stefan, first of all, congratulations! You recently became the Swiss champion again. And for the sixth time, at that. By my count, you should basically deserve the title of record champion of Switzerland. What does something like that mean to you?

[00:03:12] **Stephan Morgenthaler:** Yes, thanks a lot first of all. That was actually the goal. Or one of my goals. To do it six times. And I've been working towards that for a few years now. I actually had a break where I kept getting a podium finish for a few years but never won. And then last year it finally clicked for me. And now this year again. So the goal has been reached. Now I don't have a goal anymore.

[00:03:39] **Lucian Haas:** Yeah, you could say the next goal is to hit ten, or something like that.

[00:03:43] **Stephan Morgenthaler:** So I discussed with my wife that it should be three in a row now. But that puts a bit of pressure on me for next year.

[00:03:53] **Lucian Haas:** Three in a row. We'll see what happens next time. You won your first master's title 21 years ago. Yeah. What moves someone more? When people say that was the first title—that's obviously something outstanding because you're becoming Swiss champion for the very first time. Or is it something else, like when you say I have the goal of becoming it six times to really show that it wasn't just a one-off back then and a few followed after, but that there's real consistency in it and you really have to be good. What moves someone more? Or what means more to you?

[00:04:28] **Stephan Morgenthaler:** So, the first title was definitely very unexpected. I hadn't counted on being able to do it back then. And that's why it was such a huge joy at the time. But by now, it's more that, perhaps from experience, I've reached a level where I can really say, yes, this is possible. And in Switzerland, the level isn't infinitely high. Or we

don't have as many people reaching that level as they do in France. So by now, it's definitely doable. But still, there might be 15 people in there this time who already have a good level. And that's always interesting.

[00:05:11] **Lucian Haas:** What characterizes your flying that you're always up at the front in competitions like these?

[00:05:18] **Stephan Morgenthaler:** What I'm good at is reading the situation, building the model, and understanding how the day works. And maybe also having a specific idea that the others don't see or haven't thought of yet, or something like that. That's actually my strength, yeah. I'd say I can pull that off every now and then. It doesn't always work. Sometimes I also have to make sure it doesn't bother me, because if I improvise too much, I'm like on my own or it doesn't work well in a competition. Then you have to go with the group. But sometimes it's a huge advantage when you can do those kinds of things.

[00:06:03] **Lucian Haas:** You said having ideas to do something differently. Do you have these ideas before a task begins? Or is it something that happens halfway through a task, where you suddenly see, no, I'm flying the other route. I don't like what they're doing there. Or is it sometimes really something where you say, I have my own secret vision of how I want to approach this today.

[00:06:26] **Stephan Morgenthaler:** It can be that it's clear even before the flight that there's an option, like how the start cylinder is organized so that you can maybe approach it from three different spots, and then I think, yeah, that's maybe the best option. But mostly it's during the flight, when something unexpected happens, that new options might emerge or you get info that one route is obviously faster or something—then I tend to see that sooner than the others.

[00:07:00] **Lucian Haas:** Where does that come from? I mean, what do you have in your eyes that the others don't, that allows you to see something like that?

[00:07:07] **Stephan Morgenthaler:** I think it has to do with the fact that I've been doing this for a long time. So the experience definitely helps with that. On the other hand, yeah, it's something I enjoy doing and I have fun with it.

[00:07:22] I said before that I get under pressure. I don't do this for the result. I do it because flying gives me joy, and so does flying together and seeing which option is faster. And when I'm relaxed, then it goes very well, and I'm able to come up with those kinds of... ideas.

[00:07:45] **Lucian Haas:** I've read that you have a bit of a reputation for being good, especially at the beginning of a competition. You win the first task quite often, and then sometimes there are a few lulls. In this last Swiss Championship this year, you also won the first task and then nothing else. So, is this reputation somewhat justified, or is it perhaps a misinterpreted statistic? No, no, that

[00:08:11] **Stephan Morgenthaler:** it has some truth to it. It also has to do with what I said earlier. When I approach it completely unburdened and carefree, I can just pull things like that off easily. But when I'm under pressure, I have to make sure I control things more. And in that mode, it's harder to do something better. Controlling things is exactly what prevents you from doing special things. So, just now at the SM, on the last task, I made it my goal not to leave the second-place finisher, Dominik Breiting, alone. And that took everything out of me.

[00:08:57] I had to fly behind him and do everything along with him and all that. That was difficult for me, yeah.

[00:09:03] **Lucian Haas:** But then you weren't following your own tactic anymore, or rather, the tactic was just not to let the biggest pursuer get away. Yeah. You had to, if you kept him in check, then

[00:09:13] **Stephan Morgenthaler:** you basically won. Exactly, yeah. It was actually a comfortable situation, yeah.

[00:09:18] **Lucian Haas:** 2025, so last year it was different. You brought all the tasks home first. What happened then? Or why did it go so well?

[00:09:28] **Stephan Morgenthaler:** To be honest, I still don't know exactly what happened there. But somehow, I pulled it off. I mean, the area this and that, I'm good at that too. I was basically in every competition, either as a winner or second or something, where I took part. I won there in the World Cup too. But yeah, I actually have no idea. It also had to do with them letting me win at times. So maybe one run I can remember, I was a bit behind. But nobody had the

guts to fly for the goal. And then I just did it. So, for me, it was quite special that it worked out like that.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Does it make a victory feel especially big if you say you've also racked up a lot of individual task wins? Or is that not really decisive? Or would you already say 2025 was my biggest victory of a Swiss Championship?

[00:10:30] **Stephan Morgenthaler:** That definitely feels a bit more dominant in terms of feeling, even if it's not super close, but yeah, it was also a bit like, "here you go again." I won every single day and so on. It was almost a bit boring. I actually found it more interesting this year because the challenge is bigger. Because the others are also calculating their chances and then they're motivated. I find that more exciting.

[00:11:04] **Lucian Haas:** So if you don't already know you're the winner after the third task, roughly where you say, I still have one lucky result and other things.

[00:11:10] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, exactly.

[00:11:11] **Lucian Haas:** Does that demand more from you then?

[00:11:14] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, I find it more interesting when different people can win. And you can tell by the people, too—they're more enthusiastic. I've experienced that myself, where you kind of give up or something, but you keep going because that's just part of it. But he already won, right?

[00:11:34] **Lucian Haas:** In your competition career, have you ever had any real defeats, things you experienced as a defeat?

[00:11:42] **Stephan Morgenthaler:** Yes, there was a time when I really had equipment that was actually inferior. And it was regularly the case that I was just at the back. But it was a learning experience, dealing with that situation, I think it helps you progress. And otherwise, yeah, of course, accidents count too. I never had serious ones, but they do happen. Like a tree landing or something. That's happened to me too. A few times.

[00:12:18] **Lucian Haas:** If you're a competition pilot at heart, let's say, like you, and someone says, "I have the wrong material" or "the inferior material," do you immediately go looking for it and say, "Oh no, I have to, I need a new glider or I need a different harness or something"? Like, before the next competition.

[00:12:39] **Stephan Morgenthaler:** It's already a consequence. Yes, if you realize you're not keeping up and the material is available, then it's obvious that you'd go out and get it. But for me, it was more during the time when the good gliders were actually reserved for the few people who maybe had a direct connection with the company or were test pilots. And back then, you couldn't even buy the gliders. Today, you can choose to use the same material.

[00:13:14] **Lucian Haas:** That means back then, in the open class—before CCC gliders—where the factory pilots from the big companies mainly always had the best prototypes available and the others had to make do with the scraps. They had to go fly left and right.

[00:13:29] **Stephan Morgenthaler:** Exactly, yeah. You could basically only fly behind them and watch how they did it. And it felt pretty easy for them. But I've also taken a glider where I thought it flew great, and even then, that's not all. You still have to know how to fly it, even if the glider performs well.

[00:13:49] **Lucian Haas:** Are there gliders that you know fly well, but where you notice they don't really suit your flying style?

[00:13:59] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, well, over the last few years, I've probably bought several gliders, actually almost every year I've bought or at least tried out several gliders and then basically went with the one that suited me best. And often it was the case that it was primarily the handling or the demands the glider places on the pilot that were more pleasant. I can handle difficult gliders, but it's still a burden. So if you have a glider that performs just as well and is simply easier to fly, you just have more time or potential to look and

[00:14:44] to think of a strategy or something like that.

[00:14:48] A difficult glider isn't actually an advantage.

[00:14:51] **Lucian Haas:** Today, the tasks are flown relatively quickly; they're often finished after just two or two and a half hours. If a task were to take much longer, if they were much larger tasks, would different gliders be flown than those flown in the competition today?

[00:15:07] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, I'm not sure. The good ones

[00:15:12] Competition pilots that I know can also fly XC. With today's competition gliders, flying XC is exhausting, so being in the air for ten hours, but it is possible. And it's also another advantage, compared to a glider that is easier, you can fly further distances with a competition glider if you can handle it.

[00:15:37] **Lucian Haas:** Can you handle that? Or do you have other gliders, like a C-glider or something, that you say, "When I'm just going for a normal flight, I'll take that one"? Or do you always fly with your competition glider?

[00:15:51] **Stephan Morgenthaler:** I have different gliders to choose from. Last year, because of a job change, I had the opportunity to go flying for three months. And I did a few cross-country flights and also tested different competition gliders. And for me, it's always a competition glider when I do that. I can handle it, I'd say. But there are situations where it doesn't have to be the heavy stuff. Or maybe for hike & fly or something, that would be completely reckless.

[00:16:25] **Lucian Haas:** I actually looked at the XContest here to prepare for this and thought, what kind of flights did Stefan enter? You can hardly find anything. I guess from last year, if you say you were off for three months, you had time. But even then, there are only very, very few cross-country flights in there. There's one big one, I think, from 247 or something. But that was it. There are two or three smaller ones left. And that was it. You fly competition, but XContest and stuff like that doesn't appeal to you at all, or do you just not have any stake in it?

[00:16:58] **Stephan Morgenthaler:** Well, I used to do that at the beginning of my flying career. Actually, to learn or something like that. I found it super interesting to just make your own decisions and so on; I think that's also really important in competition.

[00:17:17] I did a few more flights last year, but I didn't upload those either.

[00:17:24] At first, I didn't really think about whether I could do that or anything like that. And then it was like, too late, or something.

[00:17:31] **Lucian Haas:** Do you ever look into that? I mean, do you see that other people are flying, or is that actually irrelevant to you? You fly for yourself and fly your competitions.

[00:17:40] **Stephan Morgenthaler:** No, no, I do watch it. I mean, if it's a good day, you can see how good the day was. I like watching that. And I'm always happy when there are new or additional flights. It's great to see.

[00:17:55] **Lucian Haas:** Then you're happy for the others. It sounds now as if you don't fight for the air as much yourself, as if you watch more—when you're not competition flying—as if you actually watch a lot of what the others are flying?

[00:18:06] **Stephan Morgenthaler:** Exactly. It's just that I work 100 percent, I have a family, and I fly whenever I can. But of course, it's not every day. And especially for XC flying, you normally can't do that. I'm limited on time and I can't just be away for a day or two and land somewhere else.

[00:18:35] Actually, I can't afford to do XC flying in my situation. But I'm still interested in it. That hasn't changed.

[00:18:44] **Lucian Haas:** That means you do all, or not all, but very many of your big wings actually in competition. So that's your main area, where you really go flying. Because then you say, then I'll take these five days, or if I ever participate in the PWC, that's maybe the ten days where I might be there. And that's basically your vacation time that you're investing there.

[00:19:06] **Stephan Morgenthaler:** That too, yeah. And about 80 percent of my flight hours per year are at competitions. Yeah, that's true.

[00:19:16] **Lucian Haas:** Well, some people would say that those who fly at the front of the competition must be accumulating well over 200, 250 flight hours a year just to be able to fly that far ahead. From what you're saying now, it sounds like, okay, there are a few competitions where they do three or four hours a day before the task actually starts, you start an hour earlier or something, you accumulate a bit there. But you won't get that much total. How much do you fly per year? Last year it was a bit more with the three-month break, but on average, what do you get together?

[00:19:48] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, it varies, but for instance, when I'm out there myself, I don't fly for four or five hours. Maybe my wife flies too. We'd rather go for short flights together. Or if I'm with the kids, I can do tandem flights, which are also shorter flights or something. In terms of flight hours, I mostly fly for competition myself. And for me personally, there are some longer flights as well, but yeah, it's already pretty tight, yeah.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Does "close" mean under 100 hours? Or what kind of number are you getting?

[00:20:31] **Stephan Morgenthaler:** The competitions take almost 100 hours or immediately. It's hard to estimate. I don't write it down, I have to say. But it's something between 100 and 200 maybe, yeah. Maximum. Maybe last year with the three months or something, 200.

[00:20:50] **Lucian Haas:** So, you live in Staffelbach. That's sort of in the lowlands of Switzerland. Located somewhere between the Jura and the Alps. Can you take off directly from somewhere near your home?

[00:21:05] **Stephan Morgenthaler:** Well, the hills here are either too flat or forested where they're steep. That's why it doesn't work. I have to drive a bit, maybe an hour to the next flight site in the Jura or the Alps. And that's actually why I once got an electric winch, so that I can actually get to fly nearby.

[00:21:29] **Lucian Haas:** Is that a large electric winch you're talking about, where you basically have a winch community with five other pilots and you tow each other? Or do you tow yourself? Is it basically remote-controlled?

[00:21:41] **Stephan Morgenthaler:** Yes, exactly. So the version I bought has since been taken apart and rebuilt. And it has a remote control, so I can actually pull myself up with it.

[00:21:56] **Lucian Haas:** Okay. Do you go to some farmer you know, ask if you can use his meadow, drive a nail into the back somewhere to attach my winch, and then you pull out 300 meters of rope or how am I supposed to imagine that?

[00:22:10] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, something like that, but I don't ask.

[00:22:15] So it's also quite difficult in the summer here because the fields are somewhat small and the terrain is hilly. So choosing a flight area is already quite difficult because the crop rotation never fits, or then, if you find a spot that really works, time is tight. I also don't know who the field belongs to or anything like that. But normally I make sure it doesn't cause damage or, of course, that it's mown or something, and also that no one is endangered. That's also important when winch flying.

[00:22:50] **Lucian Haas:** What release altitudes do you usually get?

[00:22:54] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, in Switzerland, it's pretty much limited to 150 meters, and that's already quite tight. But the advantage is that our hills are already about 100 meters high, and sometimes I can pull directly into the thermals. So every now and then, you can actually notice while towing that you're climbing, and see how the rope unrolls instead of rolling up.

[00:23:20] **Lucian Haas:** But do you do it in a way where you can really operate it all by yourself? Yes. So, in the end, is the winch attached to the back of the car, or do you actually have to secure it somewhere with a ground anchor and then it rolls itself in and that's it? It just sits there.

[00:23:36] **Stephan Morgenthaler:** All that stuff is in my car's trunk, and then it has a trailer hitch, and I take out the winch with the motor, and it goes onto the hitch, and the battery and the control unit stay in the trunk, and then it has an antenna or something, and I have a remote control in my hand.

[00:23:56] **Lucian Haas:** So you don't need anyone to help you with it at all?

[00:24:00] **Stephan Morgenthaler:** No, you can do it completely on your own. Oh wow.

[00:24:04] **Lucian Haas:** Are you the only one in Switzerland doing something like this?

[00:24:08] **Stephan Morgenthaler:** No, there are several others who have done that too. Before I bought my first winch, I went to test out a winch, and I now know two or three others who have done it or still do.

[00:24:25] **Lucian Haas:** How often do you go out to fly the winch in that area?

[00:24:31] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, that happens maybe once a week or something, if the weather is right. That means,

[00:24:38] **Lucian Haas:** you go to work, maybe come home in the evening and say, there's still, there might still be some thermals. I just drive to Bauer XY's field and let myself get towed up, then fly towards the small hill and hope that the thermals are still triggering up there.

[00:24:54] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, it happens every now and then that I go to work once in the morning before the traffic, then I can often get back home by three, and in the summer there are still a few hours left.

[00:25:09] **Lucian Haas:** And have you ever done really big flights starting from the winch from Staffelbach?

[00:25:15] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, big in the sense of XC, no, but I'm like, it happens that you can still fly around for two, three hours, so towards the Alps or towards the Jura, I've already been out there doing like a small triangle or something. Or maybe a challenge is also flying around the airfields or they have a radius around them, so Trinkend is near me. And then it's like once all the way around or something.

[00:25:43] **Lucian Haas:** That's the personal little challenge: I do one big lap around the airfield.

[00:25:53] Do you also do that with your competition glider, or do you have a different one for towing, because that might be easier, not as stretched out and all that, so you say you take a different glider for that?

[00:26:02] **Stephan Morgenthaler:** If I really have something planned or if I need to test the glider, the competition glider, because I'm not quite comfortable with the material yet, then I take the competition glider for towing, but the disadvantage is mainly the turn radius and the whole handling of the material and all that, which is just more complicated, and that's why I have a

[00:26:26] winch glider that also turns faster. What

[00:26:30] **Lucian Haas:** which model did you choose as a winch glider for yourself?

[00:26:34] **Stephan Morgenthaler:** A Photon.

[00:26:35] **Lucian Haas:** But he's not exactly known for being the tightest climber.

[00:26:40] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, true, but he has—I mean, I just have a smaller size, no weight involved, a simpler harness, and I'm in and out quickly, plus the weight to haul with is just much more pleasant when I'm helping pull it out.

[00:27:00] **Lucian Haas:** Now explain to me again, how does the remote control for this thing work? Is it like a little throttle you hold in your hand or how does that work?

[00:27:10] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, it's like a...

[00:27:14] I actually bought a remote control for a rollboard—you can get those quite cheaply to control electric rollboards—and it's like a handheld unit with a throttle lever for forward and backward movement. I modified that thing so the range is actually about two kilometers or something, and then you can basically operate the whole thing with the throttle lever. There's a status machine inside that pre-tensions the line so you don't have to worry about any slack in the rope, and then the tension is maintained while you're pulling up the glider.

[00:28:02] So that signals to me that the tension is good, then I can pull up the glider without having to do anything, and once it's up, I can press forward with the remote and then I take off, and during the tow I have to keep pressing forward on the controls constantly so that the pull remains, basically as a safety feature.

[00:28:24] **Lucian Haas:** But the tension control, is that all electronic? Does the winch do that on its own?

[00:28:29] **Stephan Morgenthaler:** Yes, it's torque-controlled, so I can actually push forward fully, and then it gets limited to my body weight or something like that. But I can also give it less gas if it's not fitting right or something, so that I can pull with finer dosage.

[00:28:49] **Lucian Haas:** Could you do that—or maybe that's not possible in Switzerland if you're saying there's a 150-meter altitude limit—but could you theoretically do a staged tow with it, where you'd say, hey, I've got 300 meters of line out, let me pull up, fly back a bit, reel it back in, and let me pull up again?

[00:29:05] **Stephan Morgenthaler:** Yes, the winch is actually built for that. Originally, it wasn't suitable for pulling out because the winding quality wasn't good. So, you'd get overlaps, and then you couldn't pull out when flying back. I had several events where the rope blocked during testing, and that creates pretty dire situations if you fly away and it jams. But it always worked well. Until now. But actually, the winch is now suitable for that, so you can fly out and the rope is distributed well during winding, so that it stays nicely wound up.

[00:29:50] **Lucian Haas:** If you then have these 150-meter or 100-meter hills there, and you start at the bottom of the valley, what's the reference height—the valley floor—or do you say the hills are 100 meters high, meaning I'm basically allowed to climb 250 meters above the valley floor?

[00:30:06] **Stephan Morgenthaler:** Normally, I go onto the hill or then I have the 150 meters on top. But the hills are so flat that you have your...

[00:30:15] **Lucian Haas:** 300 meters, how many meters of rope do you actually pull out there?

[00:30:18] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, so the rope is quite long, meaning I have reserve length, but normally you have to pull out maybe 300, 400 meters for it to work reasonably well, otherwise it gets dangerous because the efficiency of the stage just isn't there. I've tested it before, maybe only pulling out 150, and then you're immediately above the winch, and if you fly back then, you're almost back on the ground, or then with a curve and turning and pulling again, the efficiency actually drops below zero and eventually you have to stop if you can't get back to the launch site. That's not conducive to safety, is it?

[00:31:03] **Lucian Haas:** And once you've unclipped, does the winch pull the rope in automatically, or do you have to monitor that from above somehow as well?

[00:31:11] **Stephan Morgenthaler:** After the glider is out, it stays the same—if I don't do anything with the remote, the pull will release, so the pulley stays still and the glider just falls down. That's actually how I wanted it, so that I can still influence what the rope does even after the release. Because if someone is in the way or something, I have to be able to stop the rope, and normally I just have to hold the throttle forward until the glider is all the way down. It has a stop mechanism, so I don't have to do that myself. In the end, the glider lies next to the car and, ideally, also in a field and not on the road.

[00:31:56] **Lucian Haas:** Does it ever happen that you have to land again almost immediately because the rope landed wrong, got tangled somewhere, or something like that, where you're like, crap, now I have to go back down again?

[00:32:06] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, that's happened to me a few times. Like, if a rope has been pulled across a field and someone comes along on a bike or something, that's not okay, right? Then I have to go back. That's happened. But normally you can anticipate where the glider will be when you're setting up, and then it's actually fine. Then I leave the gear there for three or four hours and come back later.

[00:32:33] **Lucian Haas:** So you don't involve your wife in that either. You say, "Look, I want to go for a quick flight, and after that, you drive our car back home, then it's gone from there—make sure the rope is properly pulled in and everything's good."

[00:32:45] **Stephan Morgenthaler:** No, she'd probably do it, but the problem is the reel is somewhat heavy and yeah, it would be a bit unfair if I left the cleanup to her. Normally I do it myself, so if I can manage it, I come back, or otherwise I go and pack everything up late in the evening.

[00:33:10] **Lucian Haas:** I also fly here using a winch, but I'm here in the Central German lowlands, sort of around Bonn. We have a Lepo that pulls the rope out, so for us, it's an electric motorcycle that we use to pull the lines. You probably have to do that by hand. You somehow take it and then walk about 400 meters in one direction first.

[00:33:31] **Stephan Morgenthaler:** Yes, normally I take the glider out of the car and do hike and fly.

[00:33:39] **Lucian Haas:** Since you're bringing up the topic of hike and fly now, even if it's in a different way, has it never really interested you on a larger scale? I mean, if you see a Chrigel who—it doesn't have to be Chrigel himself, you want to be like Chrigel, but like—you see that he was also a multi-time Swiss champion and has now become a master of hike and fly and stuff like that. Did that ever appeal to you when you were thinking about whether you should get into this discipline too? Or was that never a thing for you?

[00:34:09] **Stephan Morgenthaler:** So the idea of me being able to do that would be great. I'd be interested, but I've—well, I've had problems with my knees for a long time; when I go downhill or run long distances, it's actually not possible. So I know from experience that I wouldn't be able to do it at all. But in terms of interest, yeah, flying-wise I could probably keep up. I could imagine that. Maybe not with Chrigel, depending on it. But in terms of endurance, physically, I wouldn't be in it. Even with training, it wouldn't be doable.

[00:34:49] **Lucian Haas:** Yeah, I mean, it's also something you probably have to build up over years. Or if you look at it that way. Even though there are people who say they have knee problems. I mean, there are several—a Gavin McClurg, who used to be a skier, who said his knees are actually totally wrecked. But he's trained them back up enough that it works. And I think Aaron Doroghati also has quite a few knee problems, but he's trained his knees so much that he's still able to do a lot of it accordingly. So where there's a will, there's a way.

[00:35:17] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, you're probably right that that would be one way to do it. But then time management comes into play again. If you want to do something like that, you have to train. You can't just say, "Yeah, I'll go to the competitions and do absolutely nothing beforehand." That just won't work.

[00:35:35] **Lucian Haas:** When you go flying, what are you looking for in the air?

[00:35:41] **Stephan Morgenthaler:** Actually, I just like being up there. The freedom, the third dimension, deciding where I go and what I want to do. And also the challenge of not having an engine, always having to make sure you can get back up, or basically the challenge of being able to realize your own ideas. That it actually takes off. That's the exciting part about it.

[00:36:14] **Lucian Haas:** What makes you cheer while you're up in the air?

[00:36:18] **Stephan Morgenthaler:** I think strong climbing does that. Or if it was a situation where it was close and it didn't work out, and then you see, okay, now you're over the hump and now it's going well again. That gives you those moments, yeah.

[00:36:33] **Lucian Haas:** But with a strong lift, you don't have to do as much yourself; it's just nature providing that for you. You just have to try to stay in it and keep the

[00:36:42] **Stephan Morgenthaler:** glider open.

[00:36:46] **Lucian Haas:** But that's something, I mean, it can be a bit annoying to grind it out in a positive way, can it? But it's something that really appeals to you.

[00:36:59] **Stephan Morgenthaler:** Most of the time it's also turbulent, but that's usually not the problem for me. But above all, it puts you in a good position. Or if you get into a strong climb in the competition, then you're in a better position. That's the feeling. There's just this, there's

[00:37:23] degrees of freedom. When you're climbing, you can decide what to do. That's the

[00:37:31] uplifting moment.

[00:37:33] **Lucian Haas:** And is it different for you in competition flying compared to free flying, that you cheer more in competition flying when there's strong lift? And when you're just flying normally for yourself, that you'd say a leisurely flight is actually very nice too, and it doesn't have to climb 4 meters high?

[00:37:52] **Stephan Morgenthaler:** No, well, it doesn't necessarily play a role for me whether you're in competition or not. I still enjoy it regardless. But 4 meters isn't necessarily strong.

[00:38:04] If you look at the Alps or something, there are places where it's maybe—I mean, this year we had 8 meters or something at the SM on the first day or something. Yeah.

[00:38:20] Okay. And then you cheer? It goes up, yeah. I like that. That means,

[00:38:26] **Lucian Haas:** the Vario cheers and you... but do you only cheer internally or do you cheer outwardly too? I mean, can you be heard, and do you shout for joy?

[00:38:35] **Stephan Morgenthaler:** You can hear that partly, yeah. Exactly, yeah. And part of it is mutual, or you notice that the other person is also enjoying it or something.

[00:38:45] **Lucian Haas:** When you say it's turbulent, you obviously have to keep the glider open, but how do you learn to handle such strong conditions?

[00:38:56] **Stephan Morgenthaler:** Flying a lot certainly makes a difference, right? And for me, it also has to do with how I started flying. I actually started with paragliding early on, so... How old were you then? I was maybe 13 years old when my father started flying and I could then take over his glider, and we were at a west wind slope at home where I could practice endlessly. So I could pull the glider up and down for days on end, and I already learned a lot about how you have to operate the glider to keep it open.

[00:39:43] Well, I think that's something that gets a bit overlooked today. Or ground handling is something you do, but maybe you do it two or three times and that's enough. Can you do it? Have you managed to do it once? But for it to be truly internalized, I don't think people do that enough.

[00:40:04] **Lucian Haas:** And you'd say that doing this ground handling as a 13-year-old on the west slope contributes to you being able to clean out an 8-meter pool today?

[00:40:14] **Stephan Morgenthaler:** I think it still helps me today. Simply that

[00:40:22] the reaction you can't think about because it has to come too fast, like if the glider shoots or something, then you're always too late. You can't consciously think about what you have to do there. It has to be an intuitive, direct reaction. And I do believe that you can learn that very well as a child. If you start with it when you're already 40, you won't be able to get it into your little brain that you have to react like that. But with a child, it works.

[00:40:53] **Lucian Haas:** So, the younger you start, the better you can train your reflexes for flying?

[00:40:58] **Stephan Morgenthaler:** I think that's the case with any sport that requires reflexes.

[00:41:04] **Lucian Haas:** Are you someone who looks up at the canopy a lot? Or is it because you have such good reflexes that you can't even look up as fast as you sometimes have to react? That you actually say, I feel it, I react automatically like this. I don't have to constantly look up at the canopy to know what it's doing up there.

[00:41:23] **Stephan Morgenthaler:** I do look up a lot. If there's a malfunction, it's already relevant to see what it looks like, what the chances are, or what you have to do to get it to open again.

[00:41:35] **Lucian Haas:** Then the disturbance has already happened. But often it's like you say—and I think this is also something you learn a lot in ground handling—it's not about how I react once the disturbance has happened, but how I react so that the disturbance doesn't happen in the first place, because I notice very early on: either the lines are unloading or the glider is shooting forward a bit, and I have to hit the brake once very briefly, but firmly, but then immediately let go again, and then it continues flying normally and hasn't collapsed. Do you also look up a lot in

situations like that, or do you say you feel it all? Of course, I look then if it has collapsed.

[00:42:09] **Stephan Morgenthaler:** That's actually something I've practiced endlessly, even without looking at the glider or even trying to feel the glider or what it's doing with my eyes closed. It's possible, but of course not always. You can handle certain situations, but if it's intense enough, you still have to look at what happened.

[00:42:32] **Lucian Haas:** Do you still fly with your eyes closed sometimes today?

[00:42:38] **Stephan Morgenthaler:** No, maybe more without a variometer, but not with my eyes closed.

[00:42:46] **Lucian Haas:** Let's go back to competition flying for a bit. How do you prepare for a competition? I mean, do you prepare in any way at all? You fly regularly, but is there something you do when you know, okay, the competition is happening this year in Charmage? Do you look at the whole flight area again on Google Earth or something? Is there anything you do? Like, do you try to mentally memorize something, or do you say, no, I'm a natural-born pilot, I know I just have to look at the terrain and I basically know where the lines are.

[00:43:21] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, I definitely don't look at it in such detail that it involves flight tactical considerations, but maybe if I've never been there, I'll look at the area—how it's laid out, on Google Earth or something like that—but maybe more to see if I feel like going there or something, rather than already having an idea of what it's like to fly there, because it's often difficult to say what it will be like if you've never flown there, because you can't see the local conditions on the map.

[00:43:57] **Lucian Haas:** And is there another form of preparation you do? For example, equipment. Do you have to do a lot of prep there, like saying a competition is coming, I first have to trim my glider again, and I'm going through all of that again now?

[00:44:12] **Stephan Morgenthaler:** Yes, well, because I don't fly every day, it's already the case that I have to gather my gear before I go to the competition. And maybe I also check while doing that if the stuff still works or if it's up to date or something. I have to be prepared at least that far, but otherwise, I don't do anything special; I mean, trimming the glider is something you maybe shouldn't do the day before the competition, because, yeah, trimming also involves flying, so that you can see if it's now how you like it, in terms of feel or something. Does the glider fly pleasantly? Yes, and that's maybe the wrong moment if you do it the day before.

[00:45:00] **Lucian Haas:** That means you're constantly tweaking your glider when you get a new one.

[00:45:05] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, that's pretty much standard. I've actually started measuring the glider lately before it's flown. Some might say that doesn't make sense because the line isn't... they have to

[00:45:20] **Lucian Haas:** first sit it down and do a bit of lengthening and pulling in, and then tighten it properly into the loops at the top and stuff like that.

[00:45:27] **Stephan Morgenthaler:** But just to see if the thing is built correctly. I've also received gliders that I had to correct before I flew them for the first time. So, if you see there's asymmetry in it and it's measurable, you can do something about it beforehand.

[00:45:46] **Lucian Haas:** And if you go out to fly now and say, I'm trimming my glider, what does that actually involve? One thing is, of course, the classic line lengths, making sure they're within the normal range and checking that. But do you really trim in the sense of saying, well, I want it to turn a bit better, so I'll tie a small knot into the outside brake so the stabilizer is pulled down a bit further? So, are there such subtleties that you also change?

[00:46:13] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, I'm not at the level where I adjust individual lines because I think it'll be better; I look more at the line plan to see if the thing is symmetrical or if it has some deviations that you

[00:46:32] obviously should correct. And that can be a gallery line that's maybe still a bit too long on a new glider. But then with a used glider, once that's done, it's more about the main line length changing or something, if you have a certain number of flight hours. And even if the outer wing is too fast or too slow, and it doesn't turn well anymore or something, then you can also make the B3 or something longer or shorter so that the handling is right again. So, that's

the kind of stuff I do.

[00:47:04] **Lucian Haas:** Is that something you feel? Like, while flying, do you notice, okay, my glider isn't turning as well anymore, I think I need to see if the B3 line needs to be trimmed? So, do you have a feeling for that?

[00:47:19] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, you can feel it, yeah, that it's more or less

[00:47:25] gets aggressive or something. Or what I've noticed most is, back then I had the lines, they have knots at the back when the glider is new, and then they can open up, and I thought, oh, that's to open it, so I did that and then realized, ah, the glider doesn't fly the way I'm used to or it feels wrong. And then I kept closing it again. And actually, since I started measuring myself, I've also noticed it needs fewer changes than the knots that are in there. So actually, the procedure is

[00:48:03] Measure them and then only adjust as much as is necessary, instead of forcing a whole knot.

[00:48:10] **Lucian Haas:** Since last year, you've also been offering a line measuring device for competition pilots through your own company, or not just for competition pilots, but probably mainly for them, the so-called Skyline Laser. And there are a few other competition pilots involved in that company too, Christoph Dunkel, Roger Aeschbacher. How did it come about that you said, we're starting a line measuring company now?

[00:48:35] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, that was actually in Argentina at the World Championships a few years ago. We tried to measure our gliders there and found that it's really tedious with all that...

[00:48:54] metal frame and the water dangling there, and they aim at the target by hand and still don't stand in the right spot, and then we found that it has to be done better. And then we chose various ideas on how that could be improved. And also in relation to the competition or traveling, so that you can pack and transport the thing better. And we actually came up with the idea that you can flip the measurement principle, that the laser is actually directed towards the man, instead of aiming with the laser at the target. And this system is actually

[00:49:40] developed gradually. So we made different prototypes. At first, the laser and the load cell were in the same device. So the load cell checked how high the tension was in the line. But that didn't work out very well. Now, they are two separate devices. So, in one hand, you have a load cell and a small target, and on the other side, the laser stands on the table where the harness is attached. This allows you to actually measure the glider very calmly and without having to aim too much.

[00:50:21] **Lucian Haas:** The force cell means you always want to have 5 kilograms of tension, and you have something like a small pressure or tension sensor, like a small scale, built in there. And then you pull, and does it beep at some point when the 5 kilograms are reached, or does it automatically trigger the measurement when you've just pulled the 5 kilograms? How does that work?

[00:50:41] **Stephan Morgenthaler:** It's like, you're supposed to measure at 5 kilograms, and with this system, there are actually several measurements—so it's already being measured while the pull is increasing, and then it's checked: are you actually hitting the target, are you on the target at every measurement or at several measurements, and do the values make sense? And if so, is the 5 kilogram measurement value then transmitted directly to the we-measure system? We integrated that together so that the interface works well, that there are no transmission errors, and through that, you can also see the deviation directly on the handheld display—so from we-measure, I get the target length of the line from the data sheet, and then I can see the measured deviation directly.

[00:51:40] display, so that you can judge whether the correct line was measured or something like that.

[00:51:48] **Lucian Haas:** we-measure is some kind of special software for paraglider line measurement, so I think it's freely available? Is it open source or something?

[00:51:58] **Stephan Morgenthaler:** Yes, exactly, it's available for free for private users. It's a website where you can actually connect the laser. Of course, there are all kinds of lasers, but we actually did the integration together so that you can send additional information back and forth. A standard commercial laser obviously can't compare the target length or things like that. And it doesn't check whether you hit the target or anything. With our system, that's included, and

thanks to the integration we're doing together—we have a very good collaboration—it's actually become a great system.

[00:52:45] **Lucian Haas:** That means you take a measurement now, you pull, and at that very moment, it shows you immediately whether there's a deviation or not.

[00:52:52] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, exactly. That's...

[00:52:54] **Lucian Haas:** That means you can also use it to say very quickly, I don't want to measure the whole glider, I just want to quickly check my three main lines to see what's going on and can immediately see if there's a deviation or not. That means I'm done with the measuring after five minutes.

[00:53:08] **Stephan Morgenthaler:** Yes, you can do it that way. It's just that the line always gets longer when you measure it. So, if you measure the main line several times, it gets longer and longer. And that's why, if you want to measure very precisely, measuring the whole glider or the entire plane is the standard. But yeah, if you're satisfied with a precision of several millimeters, then you can also measure individual lines; that works too.

[00:53:38] **Lucian Haas:** Since you've become a bit of a specialist in measuring lines by now, how precisely do you approach the trim of your glider? Do you say, okay, I'll do a few knots at the bottom, or do you actually go into the upper gallery line and change that too, trying to squeeze out that last half millimeter? How sensible is that actually, when on the other side you're saying, well, if you pull the line three times, the length has already changed again.

[00:54:05] **Stephan Morgenthaler:** That's a very interesting topic and it also depends extremely on the person, on their character. I've already observed people trimming gliders that are actually already well adjusted, and there are still deviations and such, and in the end, it doesn't fly at all anymore.

[00:54:24] He

[00:54:25] **Lucian Haas:** is perfectly trimmed.

[00:54:28] **Stephan Morgenthaler:** Trimmed until it doesn't fly anymore. But now, with a new glider, I'll invest a few hours until the gallery lines are right, but then it's actually not really worth doing too much. And I also think you can be too precise about it. Sure, measurement accuracy is important, and if there's a five-millimeter deviation, then that's a lot or too much, or a centimeter. But I don't think something like half a millimeter is actually measurable correctly. The measuring device already has a one-millimeter variance if there's no line there or, so to speak, a static distance.

[00:55:14] It shows it better, but the

[00:55:20] The deviation of the measuring system is already a millimeter. So you can't expect it to be accurate to half a millimeter.

[00:55:28] **Lucian Haas:** And is it a mental challenge for you, where you say, I have the feeling my glider on the B, whatever line that is, feels too long or too short? I'll check that now with an actual measurement. Is my feeling correct? Do you do something like that?

[00:55:44] **Stephan Morgenthaler:** That happens, yes. What's often quite clear is when the thing isn't flying straight, or if there are gliders that aren't flying straight in the accelerated state or in trim. And that's a very good indication that something is wrong with the trim. You have to be able to find that when you measure it. Then you can correct it. The annoying part is when it's not the line length. Then the conclusion is close: it's distorted somewhere else, and then there's not much more you can do.

[00:56:19] **Lucian Haas:** In recent years, another form of trim has become an even bigger topic in the paraglider competition scene. That's where it's about starting to trim the rods and shortening the rod length because there's too much tension. Do you do something like that too?

[00:56:38] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, sure. You have to do it. You have to do it. Why?

[00:56:43] **Lucian Haas:** Maybe first explain to people who don't know anything about this yet, why do you have to start trimming rod lengths on competition gliders like these?

[00:56:53] **Stephan Morgenthaler:** That's a good question. I actually didn't want to accept for a long time that you have to do this, because it's really tedious. It's extremely time-consuming and difficult to do because the rods are inside, and you have to turn the glider inside out, then you get in there to shorten them a bit and thread them back in, and in the end, your fingers ache and it still doesn't fit right. But the gliders are now built or optimized in such a way that you can change the profile with the rods, with the rod tension, and that's relevant in competition because the top speed

[00:57:40] is increased if it's well-adjusted. Now, it's the case that a glider with little tension is more collapse-resistant but slower, and if it has a lot of tension, it becomes more aggressive, but a few km/h schneller, and the transition is quite sharp. That's why we're also adjusting the rods, because the manufacturing tolerance is too small. That means my last three gliders were well-tensioned from the start, so too well. Then I had to fly, shorten, fly, shorten every time. That takes time and is annoying.

[00:58:27] I don't think anyone likes doing that, but you kind of have to with the current models.

[00:58:35] **Lucian Haas:** But how do you know then, like, have I cut enough? Yeah, that's difficult. Based on feeling, you're probably cutting away 1-2 mm there every time, so the tension changes again. You have to know, with the Enzos, they don't just have the rods at the front, but long rods that reach across the entire wing on top, and a lot of the trim is also affected by those rear rods that you make there.

[00:59:01] **Stephan Morgenthaler:** Yes, especially the rear ones. Exactly, yeah.

[00:59:04] **Lucian Haas:** Because that changes the profile shape a bit, so maybe the reflex component of the profile—how much it can still shoot forward or how much it brakes itself—is influenced by that. But how do you know as a pilot's feeling, you say, okay, I've cut off enough at the front, this is now a good compromise between stability and speed?

[00:59:28] **Stephan Morgenthaler:** So one end is relatively easy to see, when the thing collapses, right? So if it's tensioned too tightly, it's actually less collapse-stable and unpleasant to fly. So my current glider is still pretty tightly tensioned and it has this tendency to get the stabilizer into the lines during a collapse. And that, yeah, I actually still have the goal of getting that out of there. With the last two gliders, I've shortened it until it's reasonably pleasant to fly. But in the other direction, the danger is that if you shorten it too much, then it's just slow.

[01:00:13] And, yeah. You don't want that as a competition pilot. Exactly. You want a fast glider. You want to keep the km/h, those 2-3 that still come out at top speed, right?

[01:00:25] **Lucian Haas:** But that's basically a science in itself, because if you say, okay, the outer wing is folding, then maybe you only have to shorten the three rods or the ten rods in the outer wing. But that also runs narrower. So, it's probably the case that if you take off a millimeter in the middle, it doesn't matter much. If you take off a millimeter on the outside, in the outer wing, that probably makes a lot, lot more of a difference in terms of the tension lost over the distance. How do you adjust something like that? Or does every competition pilot try that?

[01:00:58] Does he need his own special method? Or is there some widely shared knowledge where you can say, "this is actually good"?

[01:01:08] **Stephan Morgenthaler:** If someone had instructions on exactly how to do it, I'd be a recipient of that too. Even though I've already made three or four gliders and feel like it worked reasonably well. But the uncertainty remains that you might cut too much and then you don't know where, and whether I did the right thing, and it's not reversible once you've cut the stuff off.

[01:01:36] To be honest, I can't really help with that either, but I try to do it by feel and maybe occasionally discuss it with the developer or something. He gives me a few tips and says you have to do this and that.

[01:01:54] I would prefer it if we could change the design of the gliders. I've already discussed with Ozon what could be changed. One idea was to put in a spring so that the rods would adjust.

[01:02:11] Unfortunately, that doesn't work because the rods have to be incompressible in flight to be able to fulfill their function. If the profile wants to deform, the rod has to be there and not move away. From that perspective, the spring

doesn't work. Actually, it would be better if you had a product that is more process-stable, that you can manufacture and that isn't sometimes good and sometimes too tight and sometimes too loose.

[01:02:45] **Lucian Haas:** I saw that Ozon now has, if I remember correctly, sometimes even two different pockets in the Enzus where you can slide the rods into, so you can play around with it a bit, a bit more tension, a bit less tension, before you start fiddling directly with the rods themselves and stuff like that.

[01:03:05] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, having the two pockets helps a lot; if it's too much, you can switch to the shorter or longer pocket, and if you feel like you've done too much, you can tighten it up again with the other one. That's definitely a good idea. There's extra production effort involved to sew the pockets and such. I still hope there's a better solution in the future where maybe you won't even have to do that anymore.

[01:03:37] **Lucian Haas:** I saw a graphic from Luc Armant once where he mapped it out. I can't quite put it together anymore, but I think the range—the speed difference in km/h between a totally high-tension Enzo and a relatively relaxed Enzo—was I think more than five km/h. Yeah. As far as top speed is concerned, that's already a lot for competition. And if then someone at the end in the final approach says, "Wonderful, I'm pulling away from you by 5 km/h now," then of course, you just feel left behind and think, "Shit, I cut off too much on my rods" or something like that. How is this actually being discussed among people in the scene?

[01:04:22] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, there were years where we didn't really understand it at all, but over the last one, two, three years, it's actually become more and more known that it's relevant and that you have to look at it. Yeah, actually it would be good if you didn't have to do that or if you could deliver the gliders in a relaxed state. Ligar also showed that in a graphic—the problem is actually the speed bar limitation; it leads to having to choose a profile that flies fast with little change in angle of attack. So he showed it like this: a profile that has an S-turn in it, that...

[01:05:11] would limit itself and is therefore rock-solid, but with the 14 cm speed bar travel that is regulated, you can't accelerate the profile enough; you would need more travel. And this regulation is somewhat unfortunate, as it actually affects the safety and production stability of the paragliders like

[01:05:36] negatively affected. Yeah, that's a dilemma we haven't solved yet.

[01:05:44] **Lucian Haas:** What's the deal with brands actually, like Niviuk for example, who have the Nitinol rods? Do they also have to use the pliers on their Nitinol rods or how do they do it?

[01:05:55] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, the problem isn't just the rods, but the combination with the fabric. And the Nitinol rod has the advantage that it doesn't change length, but the fabric does. And yeah, they actually have that problem too. It's not a big difference. The main problem is actually that when the fabric gets wet, it gets shorter. And I had already suggested that he should then

[01:06:31] ...should wash the fabric roll before he sews the paraglider. And then he said, yeah, I've already done that, but unfortunately that's not enough, because every time the thing gets wet again, it gets shorter again, and so from that perspective, it doesn't matter at all if it was pre-washed. So I think a recommendation is actually not to get the glider wet, not even damp. But if you look at where we go flying in the tropics and through the rain showers, it's not that easy to implement never getting a glider wet.

[01:07:11] **Lucian Haas:** Does it ever happen that, for example, you've flown in the tropics, were somewhere in Brazil with a PWC, your glider got a bit wet, and you notice, ah, from one day to the next or the next day, my glider is flying differently, that you actually sit down again that evening and say, I'll get my nail clippers out and go to the rods?

[01:07:33] **Stephan Morgenthaler:** ...ran. But for sure. It happened to me in France, at the World Championships. We had a task where there were these light showers and we thought, yeah, that's not bad, we can still fly through it, but it ended up being more than expected and in the end, there were even gliders that couldn't fly anymore, so next to me, a glider went down because it was too wet, so it went into a deep stall, and when I noticed that, I pressed the speed bar and didn't let go until I landed. But the next day, when I took the glider out again...

[01:08:19] when I packed it up, it had changed, and I actually noticed it during the flight—it had a kink on the upper

[01:08:31] side. I didn't see it, but then you feel that the glider isn't flying well or that the flow is breaking off at the kink between A and B because the rods are really way too long, and I wasn't particularly good on the run either, because I came down like a stone compared to the rest of the field, and in the evening I actually took the scissors or the nail clippers and shortened the stuff, and the next day it flew again.

[01:08:59] **Lucian Haas:** But how do you know exactly which rod you need to shorten, or do you just go through all 70 cells or however many cells an Enzo has?

[01:09:10] **Stephan Morgenthaler:** So in that case, you saw it well enough; if you had it on the bottom side on the ground and then saw it making a real snake line at the top and giving a kink, and then when you take the rod out of the pocket, it's also way too long or it jumps out, maybe a centimeter or so, and when you put it back in, you feel the tension you're creating. So that was relatively clear, yeah. But I can't say now that I cut exactly the right length, because I might have cut off half a centimeter or something, or even more. And obviously it was in flyable condition again, but I probably cut off too much or it became too slow.

[01:09:56] And the glider still flies today; the owner is extremely happy because, above all, it's very stable—meaning the club is stable.

[01:10:05] **Lucian Haas:** But he doesn't have to fly competitions, so he doesn't say it's too slow for him, right?

[01:10:10] **Stephan Morgenthaler:** Yes, that glider was there at the SM too.

[01:10:13] **Lucian Haas:** But you shook him off, you were with the faster one,

[01:10:18] so with more rods tension glider, you would have been blown away again with a few km/h more speed.

[01:10:25] **Stephan Morgenthaler:** Yes, in that case, maybe that made a difference, but of course, that's actually the interesting thing—during the task in the Alps, you don't necessarily always go full throttle, so that change in speed doesn't matter as much. It's more the tactics that make the difference, right? But then in the final approach, that's especially relevant; so having two kilometers extra is already good if you have them.

[01:10:58] **Lucian Haas:** Does that also mean, if you're doing competition flying now and say, I actually only, or I would only fly competitions in the Alps, would you trim your glider a bit shorter in terms of the rods, so that you say, I'm taking more tension out, I have more stability, but then I can keep the canopy open much more easily in the 8-meter turns, compared to the average 3-4-meter turns I have somehow in the tropics, where I ultimately need more speed for the flatlands?

[01:11:25] **Stephan Morgenthaler:** Yeah, that would be nice if you could do it that way, but also, in the Alps, there's the final approach, or

[01:11:33] From a feeling perspective, I'd say immediately with short rods, because that really makes a huge difference. Like, if you know the glider practically never collapses, that you can get through everything, that already gives you a better feeling. Or if you know that when the next turbulence comes, it's going to catch again and you have to do something to get it out, or something like that. But yeah, those are situations where you actually have to fly a glider that is unpleasant, and that's basically the problem we have in the scene.

[01:12:09] **Lucian Haas:** Now just once more, really for the sake of understanding: in order to win, you have to fly a glider that is more unpleasant to fly than it actually could be.

[01:12:18] **Stephan Morgenthaler:** I'd say, in summary, that's about it, yeah.

[01:12:22] **Lucian Haas:** Why do you enjoy competition flying so much then?

[01:12:28] **Stephan Morgenthaler:** Well, I think I'm pretty desensitized to difficult gliders because I can handle the feeling well when the thing isn't flying anymore. So, at the SM, we had a situation where I was a bit ahead of the others and had a collapse where there were loops and stuff, the stabilizer even went through between A1 and A2 and came out the back again, and I thought, oh, this isn't good. But I was able to open it again with a steel and keep flying, and after the flight they said, yeah, you did that well.

[01:13:15] You did that well. We were already afraid that it wouldn't turn out okay, right? They were glad it was fixed again. But yeah, I think I don't have to... I mean, I tolerate a slightly more difficult glider than others, if you want to put it that way. And I still enjoy it regardless.

[01:13:40] **Lucian Haas:** Is that something you'd say is a bit of natural talent from your youth, where you'd say you've done ground handling from the start? Or do you still do regular SIV training with a two-liner today to really train for those kinds of situations intensively?

[01:13:54] **Stephan Morgenthaler:** In Switzerland, we do this every year, where we more or less force the national team into SIV training. I mean, you can skip it, but there's a reduction in your bonus or something. And the goal is actually for people to do it regularly, so the extreme situations and the reaction to them. And I've noticed myself—I mean, I have a background that allows me to do it well or intuitively, but if I haven't done it for a while and then go back to SIV training, I notice that it's not as second nature anymore.

[01:14:40] It happens, and it's maybe even more unpleasant. Then I notice that I need to do it again. I think you have to practice that regularly too. It doesn't hurt anything.

[01:14:52] **Lucian Haas:** Do you also use SIV training to trim your glider? Like, you say, I've taken a bit off now and somehow the outer wing feels a bit too aggressive in its reactions, before I go back up and take off over Lake Walen again or something. I'll just take off two millimeters from the outer tip cells or something like that.

[01:15:13] **Stephan Morgenthaler:** So, put another way of putting it, it's a good situation to negatively influence the glider. So many people are also afraid that the material will break or that it's a

[01:15:25] Counter-reaction. If they—there are people who don't go to the safety course with their current gear, precisely because they're afraid it'll mess up the material or that there will be damage to the fabric. Now, my opinion is that it might actually be better if you master the current gear rather than having an accident because you were afraid something would happen to your glider. And sure, it's always better if you take an old glider and go practice again. Then at least you've practiced, but you still have the uncertainty of what would happen with your current glider? And for me, until now, the priority has actually been clearly on my current gear, because I want to know how it works.

[01:16:15] Then I feel ready to react if something happens.

[01:16:21] **Lucian Haas:** Now you're a six-time Swiss champion. Do you maybe want to manage three in a row, which was such a big deal at the beginning, where you might have the seventh one there? At the same time, Chrigel, for example, also takes great care of the next generation. So not just the youth stuff, but the next generation of X-Alps and things like that, so that he passes something on to the people. Do you do something like that? Does that interest you? And what would be something that you'd like to pass on to the Swiss next generation, the competition next generation, so that they can beat me one day?

[01:16:58] **Stephan Morgenthaler:** Yes, I have to say, I'm not that actively involved. I once had the

[01:17:07] I led the radio squad, maybe for a year or so. But for me, time was also a bit of an issue, as I couldn't invest enough of it. But I go to the training sessions regularly, and you can already see that there are people who can develop the potential to participate in the future. And it always gives me pleasure to see that there are people developing who will increase Switzerland's potential in the future. But to be honest, I have to say that I don't help out that actively.

[01:17:49] **Lucian Haas:** What would the Swiss youth have to do to be able to beat you someday? How do you get there? How do you get as good as you are?

[01:18:00] **Stephan Morgenthaler:** Well, I think continuing to practice probably isn't wrong.

[01:18:06] Continuing

[01:18:06] **Lucian Haas:** practicing means a lot

[01:18:07] **Stephan Morgenthaler:** flying. Yes. And

[01:18:09] **Lucian Haas:** many competitors

[01:18:11] **Stephan Morgenthaler:** to participate. Flying a lot, yeah, that's certainly a good solution. You could also wait until the old guard gets old, right? That'll probably work at some point too.

[01:18:21] **Lucian Haas:** You're 48 now. How long do you think you can still fly at a world-class level? Is there a limit at some point?

[01:18:30] **Stephan Morgenthaler:** I think the limit is when you're no longer physically fit, if you maybe can't carry the glider anymore or something, then a limit has been reached. But purely in terms of age, I mean, I was already at a World Cup where someone over 65 won. A few years ago. So it's possible, you can do it into old age. It's mainly mental fitness, not physical, yeah.

[01:19:04] **Lucian Haas:** Is that a goal for you, alongside the seventh Swiss championship title and the third in a row, to say that you want to win a PWC at 65?

[01:19:14] **Stephan Morgenthaler:** No, I don't think that's a direct goal, but I'd leave it open as to exactly what I want to do. Yes, I hope I'll still be fit enough by then, but whether I'll actually do that or have other goals by that point, I can't say.

[01:19:34] **Lucian Haas:** But does competition flying fascinate you so much that you'll probably keep doing it for a few more years?

[01:19:40] **Stephan Morgenthaler:** Yes, I can definitely say that I'd like to participate a few more times, yeah.

[01:19:48] **Lucian Haas:** Stefan, let's leave it at that. You'll be flying competitions for a few more years, and I'll keep my fingers crossed that you at least manage to get your third consecutive Swiss championship title next year, making it your seventh overall and expanding your lead as record champion even further. Then the others, the youth who eventually come along, will have to make up some ground for a few years to reach your level. Thank you very much. Thank you for the interview.

[01:20:21] You can find further links to this episode in the show notes. Podz-Glidz is the podcast of the paraglider blog Lu-Glidz. Both are projects that I have been running for years as a freelance journalist and passionate paraglider, completely independently and ad-free. This is only possible, however, because there are people who appreciate my work and therefore provide me with support as a patron. Join in! With your freely chosen amount, you help me present all the different facets, news, and fascinating personalities of this sport to you. You can choose the amount of your contribution completely freely. All other information and links on how to reach me via PayPal or bank transfer can be found on the page www.Lu-Glidz.blogspot.com under the "Support" section.

[01:21:10] See you next time. Your Lucian.

Français

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

Show notes

Stephan Morgenthaler est champion suisse record de parapente. Une conversation sur la motivation et le matériel

Il y a quelques centaines de pilotes de parapente dans le monde qui participent à des compétitions de haut niveau. Et pourtant, il n'y en a finalement que quelques dizaines qui apparaissent année après année tout en haut des classements ou même sur le podium des vainqueurs.

En provenance de Suisse, Stephan Morgenthaler en fait sans aucun doute partie. L'homme de 48 ans est redevenu récemment champion suisse. Pour la deuxième fois consécutive et pour la sixième fois au total. Cela fait de lui le détenteur du record en ce qui concerne le nombre de titres de champion fédéral.

Pour cet épisode 190 de Podz-Glitz, j'ai demandé à Stephan comment il a réussi à faire partie des pilotes d'élite depuis déjà plus de 20 ans.

Nous discutons notamment de la raison pour laquelle il fait jubler les barbes rudes de huit mètres, pourquoi il domine souvent une première tâche mais a plus de mal par la suite, et comment il s'envole dans les plaines suisses à l'aide d'un treuil électrique télécommandé en dehors des compétitions.

Un autre sujet passionnant : Stephan Morgenthaler ne sait pas seulement comment régler les lignes, mais aussi pourquoi, pour les voiles de compétition modernes, la bonne longueur de lesse peut également décider de la victoire ou de la défaite.

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glitz et le blog Lu-Glitz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

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

Musique de cet épisode :

Piste : Ruff Money | Artiste : The Grey Room / Clark Sims

Bibliothèque audio YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=q222jnDVwgg>

Liens Lu-Glitz :

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

LIENS vers Stephan Morgenthaler :

- Swissleague : <https://www.swissleague.ch/comp-league/competition-pilots>

- Leinenmessgerät de Stephans : <https://skyline-laser.ch>
- Plateforme de relevé topographique We Measure : <https://we-measure.io/>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2026/07/podz-glidz-190-gut-getrimmt-stephan.html>

Transcript

[00:00:02] **Stephan Morgenthaler:** Oui, les ailes sont désormais construites ou optimisées de telle sorte qu'on peut en fait modifier le profil avec les joncs, avec la tension des joncs, et c'est ce qui est pertinent en compétition, parce que la vitesse de pointe est en fait augmentée quand il est bien réglé. Mais maintenant, c'est comme ça qu'une aile avec peu de tension est en fait plus résistante aux fermetures, mais plus lente, et si elle a beaucoup de tension, elle devient plus agressive, mais quelques km/h schneller. C'est d'ailleurs pour ça qu'on est en train d'ajuster les joncs, parce que la tolérance de fabrication est en fait trop petite.

[00:00:57] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:01:02] Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Stefan

[00:01:08] **Stephan Morgenthaler:** Morgenthaler et

[00:01:10] **Lucian Haas:** Je suis Lucian Haas.

[00:01:17] Il y a quelques centaines de parapentistes dans le monde qui participent à des compétitions de haut niveau. Et pourtant, au final, il n'y en a que quelques dizaines qui apparaissent systématiquement au sommet des classements ou même sur le podium pendant des années. Stephan Morgenthaler fait sans aucun doute partie de ce groupe en Suisse. Le quadragénaire est redevenu récemment champion suisse. Pour la deuxième fois consécutive. Et pour la sixième fois au total. Cela fait de lui le recordman en ce qui concerne le nombre de titres de champion confédéral.

[00:01:53] Pour cet épisode 190 de Podz-Glidz, j'ai demandé à Stefan comment il a réussi à faire partie de l'élite des pilotes depuis plus de deux décennies. Nous discutons notamment de la raison pour laquelle les barbes de huit mètres rugueuses le font jubler. Pourquoi il domine souvent une première manche, mais a plus de mal par la suite. Et comment, en dehors des compétitions, il prend son envol dans les plaines suisses à l'aide d'un treuil électrique télécommandé. Un autre sujet passionnant. Stephan Morgenthaler ne sait pas seulement comment régler les suspentes, mais aussi pourquoi, sur les ailes de compétition modernes, la bonne longueur des joncs peut en plus décider de la victoire ou de la défaite.

[00:02:38] Je peux d'ailleurs seulement vous proposer des discussions aussi approfondies grâce à des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoignez-nous ! Pour savoir comment faire, rendez-vous sur le blog de parapente Lu-Glidz, sur la page Soutenir. Stefan, félicitations avant tout ! Tu viens de redevenir champion de Suisse. Et ce pour la sixième fois. D'après mon calcul, tu devrais techniquement mériter le titre de champion record de Suisse. Qu'est-ce que cela représente pour toi ?

[00:03:12] **Stephan Morgenthaler:** Oui, merci beaucoup avant tout. C'était effectivement l'objectif. Ou l'un de mes objectifs. Que ce soit la sixième fois. Et j'y ai travaillé pendant quelques années. En fait, j'ai eu une période où j'ai fini sur le podium pendant quelques années, mais sans jamais gagner. Et puis l'année dernière, j'ai réussi. Et maintenant, cette année aussi. Donc l'objectif est atteint. Maintenant, je n'ai plus d'objectif.

[00:03:39] **Lucian Haas:** Ouais, tu pourrais dire que le prochain objectif, c'est d'atteindre les dix, ou un truc du genre.

[00:03:43] **Stephan Morgenthaler:** Alors, j'ai discuté avec ma femme pour que ce soit trois fois de suite maintenant. Mais ça me met un peu de pression pour l'année prochaine.

[00:03:53] **Lucian Haas:** Trois de suite. On verra ce que ça donnera la prochaine fois. Ton premier titre de champion, tu l'as déjà gagné il y a 21 ans. Oui. Qu'est-ce qui touche le plus ? Quand on dit que c'était le premier titre. C'est évidemment quelque chose d'exceptionnel parce qu'on devient champion suisse pour la toute première fois. Ou est-ce que c'est plutôt quand tu dis que j'ai pour objectif de le devenir six fois et de montrer vraiment que ce n'était pas juste une performance d'un jour et que quelques titres sont venus après, mais qu'il y a vraiment une constance là-dedans et

qu'il faut être vraiment bon. Qu'est-ce qui touche le plus ? Ou qu'est-ce que ça signifie le plus pour toi ?

[00:04:28] **Stephan Morgenthaler:** Alors, le premier titre était vraiment inattendu. Je ne m'attendais pas du tout à y arriver. C'était donc une joie immense à l'époque. Mais aujourd'hui, c'est peut-être plus une question d'expérience, de savoir que j'ai atteint un niveau où je peux vraiment dire : oui, c'est possible. Et en Suisse, le niveau n'est pas infiniment élevé. On n'a pas autant de gens que en France qui atteignent ce niveau. Donc maintenant, c'est réalisable. Mais malgré tout, il y a peut-être 15 personnes cette fois qui ont déjà un bon niveau. Et c'est toujours intéressant.

[00:05:11] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui caractérise ta façon de voler pour que tu sois toujours parmi les premiers lors de telles compétitions ?

[00:05:18] **Stephan Morgenthaler:** Ce que je sais bien faire, c'est lire la situation, construire le modèle, comprendre comment la journée va se dérouler. Et peut-être aussi avoir une idée spéciale que les autres ne voient pas ou n'ont pas encore en tête, ou quelque chose comme ça. C'est en fait ma force, oui. Je dirais que je peux parfois la mettre en œuvre. Ça ne marche pas à tous les coups. Je dois aussi parfois faire attention à ce que ça ne me gêne pas ou que si j'improvise trop, je me retrouve comme seul ou que ça ne marche pas bien en compétition. Là, il faut aller avec le groupe. Mais parfois, c'est un avantage énorme quand on peut faire ce genre de choses.

[00:06:03] **Lucian Haas:** Tu as dit avoir des idées, faire quelque chose de différent. Est-ce que tu as ces idées avant qu'une manche ne commence ? Ou est-ce quelque chose qui arrive à la moitié de la manche, quand on se dit soudainement : non, je prends l'autre route. Ce qu'ils font là, ça ne me plaît pas. Ou est-ce que c'est parfois vraiment quelque chose où tu te dis : j'ai ma vision secrète de la façon dont je veux aborder ça aujourd'hui.

[00:06:26] **Stephan Morgenthaler:** Il peut arriver que ce soit déjà clair avant le vol, qu'il existe une option, par exemple parce que le cylindre de départ est disposé de telle sorte qu'on peut peut-être l'aborder par trois endroits différents, et là je me dis : oui, c'est peut-être la meilleure option. Mais le plus souvent, c'est pendant le vol, quand quelque chose d'inattendu arrive, que de nouvelles options se présentent ou qu'on a des infos montrant qu'une route est manifestement plus rapide ou quelque chose comme ça ; dans ces cas-là, je le vois plus tôt que les autres.

[00:07:00] **Lucian Haas:** D'où ça vient ? Enfin, qu'est-ce que tu as dans les yeux que les autres n'ont pas pour pouvoir voir ça ?

[00:07:07] **Stephan Morgenthaler:** Je pense que c'est parce que je fais ça depuis longtemps. L'expérience aide certainement beaucoup. D'un autre côté, oui, c'est quelque chose que j'aime faire et qui me procure du plaisir.

[00:07:22] J'ai dit plus tôt que je subis la pression. Je ne fais pas ça pour le résultat. Je le fais parce que le vol me procure du plaisir, le vol en groupe et le fait de voir quelle option est la plus rapide. Et quand je suis détendu, ça se passe très bien, je parviens alors à avoir de telles... idées.

[00:07:45] **Lucian Haas:** J'ai lu que tu as la réputation d'être bon, surtout au début d'une compétition. Tu gagnes très souvent la première tâche, et après, il y a parfois quelques baisses de régime. Lors de ce dernier championnat de Suisse cette année, tu as aussi gagné la première tâche et plus rien après. Alors, cette réputation est-elle un peu justifiée ou est-ce une statistique mal interprétée, peut-être ? Non, non, ça...

[00:08:11] **Stephan Morgenthaler:** ça a un fond de vérité. Ça a aussi un rapport avec ce que j'ai dit tout à l'heure. Quand je m'y mets sans aucune pression, sans aucun souci, alors je réussis ce genre de choses comme par magie. Et quand je suis sous pression, je dois faire en sorte de peut-être plus contrôler. Et dans ce mode-là, c'est plus difficile de faire quelque chose de mieux. Le fait de contrôler empêche justement de faire des choses spécifiques. Donc, juste maintenant, lors de la dernière manche de la SM, je me suis fixé pour objectif de ne pas laisser seul le deuxième, Dominik Breitinger. Et ça m'a demandé énormément d'efforts.

[00:08:57] J'ai dû le suivre et tout faire avec lui, genre. C'était difficile pour moi, ouais.

[00:09:03] **Lucian Haas:** Mais du n'as plus suivi ta propre tactique, ou plutôt, la tactique consistait juste à ne pas laisser le plus gros poursuivant derrière toi. Oui. Tu devais, si tu le maintenais à l'écart, alors

[00:09:13] **Stephan Morgenthaler:** tu as pratiquement gagné. Exactement, oui. C'était une situation assez confortable en fait, oui.

[00:09:18] **Lucian Haas:** En 2025, donc l'année dernière, c'était différent. Tu as ramené toutes les manche en premier. Qu'est-ce qui s'est passé ? Ou pourquoi ça s'est si bien passé ?

[00:09:28] **Stephan Morgenthaler:** Honnêtement, je ne sais toujours pas exactement ce qui s'est passé. Mais d'une manière ou d'une autre, j'ai réussi. Je veux dire, le secteur tel et tel, ça me convient bien aussi. En gros, à chaque compétition où j'ai participé, j'étais soit premier, soit deuxième ou quelque chose comme ça. J'ai aussi gagné en Coupe du monde. Mais bon, en fait, je n'en ai aucune idée. Ça avait aussi un rapport avec le fait qu'ils me laissaient parfois gagner. Alors, peut-être une course dont je me souviens, j'étais un peu à la traîne. Mais personne n'avait le courage de foncer vers l'objectif. Et là, je l'ai fait. Donc, c'était, enfin pour moi, assez spécial que ça ait fonctionné comme ça.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Est-ce que ça rend une victoire plus importante quand on dit qu'on a accumulé énormément de victoires en manche individuelle ? Ou est-ce que ce n'est pas si décisif ? Ou est-ce que tu dirais déjà que 2025 a été ma plus grande victoire en championnat de Suisse ?

[00:10:30] **Stephan Morgenthaler:** C'est sûr que niveau ressenti, c'est un peu plus dominant, même quand c'est serré, mais oui, c'était aussi un peu du genre « encore toi ». Chaque jour, j'ai encore gagné, genre. C'était un peu ennuyeux. Je trouvais ça plus intéressant cette année, parce que le défi est plus grand. Parce que les autres calculent aussi leurs chances et sont motivés. Je trouve ça plus passionnant.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Donc, si on n'est pas déjà fixé comme vainqueur après le troisième manche, genre quand on se dit que j'ai encore un résultat de joker et tout le reste.

[00:11:10] **Stephan Morgenthaler:** Oui, exactement.

[00:11:11] **Lucian Haas:** Ça te demande plus d'efforts aussi ?

[00:11:14] **Stephan Morgenthaler:** Oui, je trouve ça plus intéressant quand différents types de personnes peuvent gagner. Et ça se voit sur les gens, ils sont plus enthousiastes. J'ai déjà vécu ça moi-même, où on a l'impression d'abandonner ou quelque chose comme ça, mais on continue quand même parce que ça fait partie du jeu. Mais il a déjà gagné, non ?

[00:11:34] **Lucian Haas:** As-tu déjà vécu de vraies défaites, ce que tu as considéré comme une défaite, au cours de ta carrière en compétition ?

[00:11:42] **Stephan Morgenthaler:** Oui, il y a eu une période où j'avais vraiment du matériel qui était en dessous de la norme. Et c'était régulier, j'étais tout simplement à l'arrière. Mais c'était instructif de gérer la situation, ça fait progresser, je pense. Et à part ça, oui, bien sûr, les accidents comptent aussi. Je n'en ai jamais eu de graves, mais ça arrive. Genre un atterrissage en arbre ou quelque chose comme ça. Ça m'est déjà arrivé, quelques fois.

[00:12:18] **Lucian Haas:** Quand on est un pilote de compétition passionné, je dirais, comme toi, et qu'on se dit : « j'ai le mauvais matériel ou le matériel moins bon », on se met tout de suite à dire : « oh non, il faut que je prenne, j'ai besoin d'une nouvelle aile ou d'un autre sellette ou quelque chose comme ça. » Enfin, avant la prochaine compétition.

[00:12:39] **Stephan Morgenthaler:** c'est déjà une conséquence. Oui, quand on se rend compte qu'on n'est pas au niveau et que le matériel est disponible, il est logique de se le procurer. Mais pour moi, c'était plutôt à l'époque où les bonnes ailes étaient réservées aux quelques personnes qui avaient peut-être un lien direct avec l'entreprise ou qui étaient des pilotes de test. Et à l'époque, on ne pouvait même pas acheter les ailes. Aujourd'hui, on peut décider de prendre le même matériel.

[00:13:14] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'à l'époque, il y avait encore la classe ouverte, donc avant les ailes CCC, où principalement les pilotes d'usine des grandes boîtes avaient toujours les meilleurs protos à disposition et les autres devaient se contenter des modèles de série pour essayer de les rattraper. Ils devaient voler à gauche et à droite.

[00:13:29] **Stephan Morgenthaler:** Exactement, oui. On ne pouvait qu'essayer de les suivre et de voir comment ils faisaient. Et ça avait l'air assez facile pour eux. Mais j'ai aussi pris une fois une aile où je me suis dit qu'elle volait super bien, et pourtant ce n'était pas tout. Il faut quand même savoir piloter, même si l'aile est bonne.

[00:13:49] **Lucian Haas:** Y a-t-il des ailes dont tu sais qu'elles vont bien, mais où tu remarques qu'elles ne collent pas à ton style de vol, peut-être ?

[00:13:59] **Stephan Morgenthaler:** Oui, alors j'ai probablement acheté plusieurs ailes ces dernières années, en fait quasiment chaque année plusieurs ailes, ou au moins je les ai essayées et j'ai fini par prendre celle qui me convenait le mieux. Et souvent, c'était surtout la maniabilité ou l'exigence de l'aile pour le pilote qui était plus agréable. Je peux gérer des ailes difficiles, mais c'est quand même une charge. Donc si tu as une aile qui va tout aussi bien et qui est simplement plus facile à piloter, tu as tout simplement plus de temps ou de potentiel pour observer et

[00:14:44] ... élaborer une stratégie ou quelque chose comme ça.

[00:14:48] Une aile difficile n'est pas vraiment un avantage.

[00:14:51] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, les manche sont lancées relativement vite, elles sont souvent déjà terminées après deux ou deux heures et demie. Si une manche durait beaucoup plus longtemps, s'il s'agissait de manche beaucoup plus grandes, est-ce que d'autres aile seraient lancées que celles qui sont lancées aujourd'hui dans la compétition ?

[00:15:07] **Stephan Morgenthaler:** Oui, je ne suis pas sûr. Les bons

[00:15:12] Les pilotes de compétition que je connais peuvent aussi faire du XC. Avec les ailes de compétition actuelles, faire du XC est fatigant, donc être dix heures en l'air, mais c'est possible. Et c'est aussi un avantage, par rapport à une aile plus simple, tu peux parcourir de plus longues distances avec une aile de compétition, si tu en es capable.

[00:15:37] **Lucian Haas:** Tu tiens le coup ? Ou est-ce que tu as d'autres ailes, ou une autre aile, une aile en C ou quoi que ce soit, avec laquelle tu te dis : quand je vais juste voler normalement, je prends celle-là ? Ou est-ce que tu voles toujours avec ton aile de compétition ?

[00:15:51] **Stephan Morgenthaler:** J'ai plusieurs ailes à ma disposition. L'année dernière, j'ai eu l'occasion, à cause d'un changement de job, de partir voler pendant trois mois. Et j'ai fait quelques vols de distance et testé différentes ailes de compétition. Et pour moi, en fait, c'est toujours une aile de compétition quand je fais ça. Je tiens le coup, je dirais. Mais il y a des situations où il ne faut pas forcément du matos lourd. Ou peut-être que pour du Hike & Fly ou quelque chose comme ça, ce serait complètement insensé.

[00:16:25] **Lucian Haas:** Pour me préparer à ça, j'ai regardé sur XContest et je me suis demandé quels vols Stefan avait enregistrés. On en trouve à peine. Je suppose que pour l'année dernière, quand tu dis que tu as été libre pendant trois mois, tu en avais. Mais même là, il n'y a que très, très peu de vols de distance enregistrés. Il y en a un grand, je crois, de 247 ou quelque chose comme ça. Mais c'était tout. Il y en a encore deux ou trois plus petits. Et c'était tout. Tu fais de la compétition, mais XContest et tout ça, ça ne t'intéresse pas du tout ou tu n'as pas d'intérêt pour ça ?

[00:16:58] **Stephan Morgenthaler:** Alors, je l'ai fait avant, au début de ma carrière de pilote. En fait, c'était pour apprendre ou quelque chose comme ça. Je trouvais ça super intéressant de devoir décider par soi-même, et je pense que c'est aussi super important en compétition.

[00:17:17] L'année dernière, j'ai fait encore quelques vols, mais je ne les ai pas mis en ligne non plus.

[00:17:24] Au début, je n'ai pas vraiment pensé à la possibilité de le faire ou quelque chose comme ça. Et puis, c'était comme trop tard ou je ne sais quoi.

[00:17:31] **Lucian Haas:** Est-ce que tu regardes ça parfois ? Enfin, est-ce que tu regardes si d'autres gens volent ou est-ce que c'est sans importance pour toi ? Tu voles pour toi et tu fais tes compétitions.

[00:17:40] **Stephan Morgenthaler:** Non, non, je regarde bien. Enfin, quand c'est une bonne journée, on peut voir à quel point elle a été réussie. J'aime bien regarder ça. Et je me réjouis aussi toujours quand il y a de nouveaux vols ou d'autres vols. C'est super de voir ça.

[00:17:55] **Lucian Haas:** Alors, tu te réjouis pour les autres. Ça donne l'impression que tu ne te bats pas tant que ça toi-même pour prendre l'air, comme si tu regardais plus ce que font les autres quand tu ne fais pas de compétition.

[00:18:06] **Stephan Morgenthaler:** Exactement. C'est déjà le cas, je travaille à 100 %, j'ai une famille et je vole quand je peux. Mais ce n'est évidemment pas tous les jours. Et surtout pour le vol XC, normalement tu ne peux pas faire ça. Je suis limité dans le temps et je ne peux pas juste partir un jour ou deux et redescendre quelque part.

[00:18:35] En fait, je ne peux pas me permettre de faire du vol de cross-country dans ma situation. Mais ça m'intéresse toujours, c'est toujours le cas.

[00:18:44] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu fais toutes, ou pas toutes, mais très beaucoup de tes grandes ailes en compétition. C'est donc ton domaine principal, là où tu vas vraiment voler. Parce que tu dis aussi, alors je prends ces cinq jours ou si je participe une fois au PWC, ce sont peut-être les dix jours où je suis peut-être présent. Et c'est en fait ton temps de vacances que tu y investis aussi.

[00:19:06] **Stephan Morgenthaler:** C'est aussi ça, oui. Et il y a aussi 80 % de mes heures de vol par an qui se passent lors des compétitions. Oui, c'est vrai.

[00:19:16] **Lucian Haas:** Eh bien, certains diraient que ceux qui volent en tête de la compétition accumulent sûrement plus de 200, 250 heures de vol par an pour pouvoir voler aussi loin devant. Comme ça semble être ton cas, quand on dit, d'accord, il y a quelques compétitions, on fait toujours trois, quatre heures par jour avant que la manche ne commence vraiment, on décolle déjà une heure plus tôt ou quelque chose comme ça, on accumule un peu. Mais là, tu ne vas pas pouvoir en faire beaucoup. Combien voles-tu par an ? L'année dernière, c'était un peu plus avec les trois mois de pause, mais en moyenne, combien est-ce que tu fais au total ?

[00:19:48] **Stephan Morgenthaler:** Oui, ça varie, mais quand je suis en déplacement moi-même, je ne vole pas quatre ou cinq heures. Peut-être que ma femme vole aussi. On fait plutôt des vols courts ensemble. Ou quand je vais avec les enfants, je fais du vol en tandem, ça donne aussi des vols plutôt courts ou quelque chose comme ça. Côté heures de vol, moi je vole surtout pour la compétition. Et pour moi personnellement, il y a aussi parfois des vols plus longs, mais oui, c'est quand même assez peu, oui.

[00:20:27] **Lucian Haas:** "Knapp", ça veut dire moins de 100 heures ? Ou tu en es à combien, environ ?

[00:20:31] **Stephan Morgenthaler:** Les compétitions prennent presque 100 heures ou tout de suite. C'est difficile à estimer. Je ne le note pas, je dois dire. Mais c'est quelque chose entre 100 et 200 peut-être, oui. Maximum. Peut-être l'année dernière avec les trois mois ou quelque chose comme ça. 200.

[00:20:50] **Lucian Haas:** Alors, tu habites à Staffelbach. C'est en quelque sorte dans les plaines de la Suisse, quelque part entre le Jura et les Alpes. Est-ce que tu peux décoller directement d'un endroit près de chez toi ?

[00:21:05] **Stephan Morgenthaler:** Les collines ici sont soit trop plates, soit boisées là où elles sont raides. C'est pour ça que ça ne marche pas. Je dois rouler un peu, peut-être une heure jusqu'au prochain site de vol dans le Jura ou dans les Alpes. Et en fait, c'est pour ça que j'ai acheté un treuil électrique, pour pouvoir aller voler dans les environs.

[00:21:29] **Lucian Haas:** C'est un gros treuil électrique ? Tu veux dire que tu as genre une communauté de treuils avec cinq autres pilotes et que vous vous tirez mutuellement ? Ou est-ce que tu te tires toi-même ? C'est genre télécommandé ?

[00:21:41] **Stephan Morgenthaler:** Oui, exactement. Enfin, la version que j'ai achetée a été démontée et reconstruite entre-temps. Et elle a une télécommande, donc je peux techniquement me hisser tout seul avec.

[00:21:56] **Lucian Haas:** Ok. Tu vas voir un agriculteur que tu connais, tu lui demandes si tu peux aller sur sa prairie, tu plantes un clou quelque part derrière pour fixer mon treuil et ensuite tu tires 300 mètres de corde ou comment je suis censé me représenter ça ?

[00:22:10] **Stephan Morgenthaler:** Oui, c'est à peu près ça, mais je ne demande pas.

[00:22:15] C'est aussi assez difficile en été chez nous, parce que les champs sont un peu petits et le terrain est vallonné. Donc, choisir la zone de vol est déjà assez compliqué, parce qu'en fait la rotation des cultures ne colle jamais, ou alors, quand on trouve un endroit qui marche vraiment, le temps est court. Je ne sais pas non plus à qui appartient le champ ou quoi. Mais normalement, je vérifie que ça ne cause pas de dégâts ou, bien sûr, que c'est déjà fauché ou quelque chose comme ça, et aussi que personne n'est mis en danger. C'est aussi important pour le vol au treuil.

[00:22:50] **Lucian Haas:** À quelles altitudes de largage tu arrives en général ?

[00:22:54] **Stephan Morgenthaler:** Oui, en Suisse, c'est assez limité à 150 mètres et c'est déjà assez juste. Mais l'avantage, c'est que chez nous, les collines font déjà environ 100 mètres de haut et parfois je peux directement plonger dans la thermique. Donc il arrive parfois qu'on sente déjà pendant le remorquage qu'on est en train de monter, et que le câble se déroule au lieu de s'enrouler.

[00:23:20] **Lucian Haas:** Mais tu fais ça de manière à pouvoir vraiment la manipuler tout seul ? Oui. Donc au bout, le treuil est-il fixé à l'arrière de la voiture ou est-ce que tu dois vraiment le fixer quelque part avec une sorte de pieu au sol et ensuite il s'enroule tout seul et c'est tout ? Il reste juste là, posé.

[00:23:36] **Stephan Morgenthaler:** Tout le matos est dans le coffre de ma voiture, et comme il y a un attelage, je sors le treuil avec le moteur, je le branche sur l'attelage, alors que la batterie et la commande restent dans le coffre, et il y a aussi une antenne ou quelque chose comme ça, et j'ai une télécommande à la main.

[00:23:56] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu n'as pas besoin de quelqu'un pour t'aider en plus ?

[00:24:00] **Stephan Morgenthaler:** Non, ça se fait tout seul. Oh wow.

[00:24:04] **Lucian Haas:** Tu es le seul en Suisse à faire un truc pareil ?

[00:24:08] **Stephan Morgenthaler:** Non, il y en a d'autres qui ont fait ça aussi. Avant d'avoir acheté mon premier treuil, j'en ai testé un et j'en connais maintenant deux ou trois autres qui l'ont fait ou qui le font encore.

[00:24:25] **Lucian Haas:** À quelle fréquence est-ce que tu vas voler avec le treuil dans ton coin ?

[00:24:31] **Stephan Morgenthaler:** Oui, ça arrive peut-être une fois par semaine ou quelque chose comme ça, quand la météo est bonne. Ça veut dire que,

[00:24:38] **Lucian Haas:** tu vas travailler, tu rentres peut-être encore à la maison le soir et tu dis qu'il y a encore, qu'il pourrait encore y avoir un peu de thermique. Je vais juste chez Bauer XY sur le champ et je me fais tracter vers le haut, je vole ensuite vers la petite colline et j'espère que là-haut, la thermique se déclenche encore.

[00:24:54] **Stephan Morgenthaler:** Oui, ça arrive parfois que j'aie bossé le matin avant le trafic, alors souvent je peux rentrer vers trois heures et en été, il reste encore quelques heures qui passent.

[00:25:09] **Lucian Haas:** Et as-tu déjà fait de très longs vols au départ de Staffelbach, en décollant aussi avec le treuil ?

[00:25:15] **Stephan Morgenthaler:** Oui, grand dans le sens de XC non, mais je suis du genre, il arrive qu'on puisse encore voler deux, trois heures, donc vers les Alpes ou vers le Jura, j'y suis déjà allé et genre un petit triangle ou quelque chose comme ça. Ou alors peut-être que le défi, c'est aussi de faire le tour des terrains de vol ou ils ont un rayon autour, donc Trinkend est près de chez moi. Et là, c'est genre une fois tout autour ou quelque chose comme ça.

[00:25:43] **Lucian Haas:** C'est le petit défi personnel, je fais une fois le grand tour autour du site de vol.

[00:25:53] Est-ce que tu fais aussi ça avec ton aile de compétition ou est-ce que tu as une autre aile pour le remorquage, parce que c'est peut-être plus simple, pas aussi étiré et tout le reste, pour dire que pour ça tu prends une autre aile ?

[00:26:02] **Stephan Morgenthaler:** Quand je prévois vraiment quelque chose ou quand je dois tester l'aile, l'aile de compétition, parce que je ne maîtrise pas encore le matériel, alors je prends l'aile de compétition pour le traînage, mais l'inconvénient, c'est surtout le rayon de courbure et toute la manipulation du matériel et tout ça, c'est déjà plus compliqué et c'est pour ça que j'ai un

[00:26:26] treuil, qui tourne aussi plus vite. Qu'est-ce que

[00:26:30] **Lucian Haas:** quel modèle as-tu choisi comme treuil pour toi ?

[00:26:34] **Stephan Morgenthaler:** Un Photon.

[00:26:35] **Lucian Haas:** Mais il n'est pas non plus réputé pour être le plus serré des courbards.

[00:26:40] **Stephan Morgenthaler:** Oui, c'est ça, mais lui, enfin, moi j'ai juste une taille plus petite, pas de poids avec, un sellette plus simple, et là je suis vite dedans et vite dehors, et aussi le poids à traîner, quand je l'aide à tirer, c'est tout simplement beaucoup plus agréable.

[00:27:00] **Lucian Haas:** Maintenant, explique-moi encore comment fonctionne la télécommande de ce truc ? C'est genre comme un petit levier d'accélérateur que tu tiens en main ou comment ça marche ?

[00:27:10] **Stephan Morgenthaler:** Oui, c'est une sorte de...

[00:27:14] J'ai acheté une télécommande pour planche à roulettes, on peut en acheter une très pas cher pour piloter les trottinettes électriques, et elle a, c'est une sorte de poignée, elle a une manette d'accélérateur pour aller vers l'avant et vers l'arrière. J'ai ensuite modifié le truc pour que l'autonomie soit d'environ deux kilomètres, et on peut alors piloter tout le système avec la manette d'accélérateur. Il y a une sorte de machine de statut à l'intérieur qui pré-tend le câble pour qu'on n'ait pas à se soucier qu'il y ait des zones de relâche dans le câble, et la tension est maintenue pendant qu'on déploie l'aile.

[00:28:02] Ça me signale que la tension est bonne, alors je peux gonfler l'aile sans avoir à rien faire, et quand elle est en place, je peux appuyer vers l'avant avec la télécommande pour décoller. Pendant le remorquage, je dois maintenir l'appui vers l'avant en permanence pour que la traction reste active, c'est quasiment une sécurité.

[00:28:24] **Lucian Haas:** Mais le contrôle de la traction, c'est tout électronique, c'est le treuil qui fait ça tout seul ?

[00:28:29] **Stephan Morgenthaler:** Oui, c'est contrôlé par le couple, donc je peux en fait pousser à fond vers l'avant, et ça sera limité par mon poids ou quelque chose comme ça. Mais je peux aussi réduire la puissance si ça ne colle pas, pour pouvoir tirer avec plus de précision.

[00:28:49] **Lucian Haas:** Tu pourrais faire ça ou ça ne passerait probablement pas en Suisse si tu dis 150 mètres de limite de hauteur, mais est-ce qu'on pourrait théoriquement faire un remorquage par étapes, où tu dirais : « Hé, j'ai 300 mètres de corde déployés, remonte-moi, je reviens un peu en arrière, je rembobine et tu me remontes encore un peu » ?

[00:29:05] **Stephan Morgenthaler:** Oui, le treuil est en fait conçu pour ça. Au début, il n'était pas adapté pour le déroulement parce que la qualité de l'enroulement n'était pas bonne. Il y avait donc des emmêlements et tu ne pouvais pas dérouler quand tu revenais en arrière. J'ai eu plusieurs événements où le câble bloquait lors des tests, et ça peut donner des situations assez critiques si tu t'éloignes et que ça bloque. Mais ça allait toujours bien. Jusqu'à présent. Mais en fait, le treuil est maintenant apte pour ça, on peut dérouler et lors du rentré, le câble est bien réparti, donc il reste bien enroulé.

[00:29:50] **Lucian Haas:** Si vous avez ces petits monts de 150 ou 100 mètres là-bas, et que vous décollez en bas dans la vallée, c'est quoi la hauteur de référence ? La hauteur de la vallée, ou vous dites que les monts font 100 mètres de haut, donc je devrais en gros monter à 250 mètres au-dessus du fond de la vallée ?

[00:30:06] **Stephan Morgenthaler:** D'habitude, je monte sur la colline ou alors j'ai les 150 mètres au sommet. Mais les collines sont tellement plates que tu as tes...

[00:30:15] **Lucian Haas:** 300 mètres, combien de mètres de corde est-ce que tu tires au total ?

[00:30:18] **Stephan Morgenthaler:** Oui, alors le câble est assez long, j'ai de la longueur de réserve, mais normalement il faut peut-être tirer 300, 400 mètres pour que ça passe, sinon ça devient dangereux avec ça, enfin l'efficacité de la étape n'est plus là. J'ai déjà testé, peut-être seulement 150 mètres de tirage et on est tout de suite au-dessus du treuil, et quand on revient en arrière, on est presque à nouveau au sol ou alors avec une courbe et on tourne encore et on tire encore,

l'efficacité tombe alors en dessous de zéro et à un moment il faut s'arrêter si on ne peut plus revenir au décollage. Ce n'est pas favorable pour la sécurité.

[00:31:03] **Lucian Haas:** Et une fois que tu as déclipsé, le câble, est-ce que le treuil le rembobine complètement automatiquement ou est-ce que tu dois quand même le contrôler d'une manière ou d'une autre depuis le haut ?

[00:31:11] **Stephan Morgenthaler:** Après l'atterrissage, ça reste pareil : si je ne fais rien avec la télécommande, le treuil s'arrête, donc la poulie reste fixe et l'aile tombe simplement. En fait, je voulais pouvoir continuer à influencer le mouvement de la corde même après le déverrouillage. Parce que s'il y a quelqu'un sur le passage ou un truc du genre, je dois pouvoir stopper la corde, et normalement, je dois juste maintenir le levier de gaz à l'avant jusqu'à ce que l'aile soit tout en bas. Il y a un dispositif d'arrêt, donc je n'ai pas besoin de le faire moi-même. À la fin, l'aile se retrouve à côté de la voiture et, idéalement, dans un champ plutôt que sur la route.

[00:31:56] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il arrive que tu doives atterrir directement à nouveau parce que le câble a mal atterri, qu'il s'est coincé quelque part ou autre chose, et que tu te dis : "Mince, je dois encore redescendre ?"

[00:32:06] **Stephan Morgenthaler:** Oui, ça m'est déjà arrivé plusieurs fois. Enfin, si une corde est tendue au-dessus d'un champ et que quelqu'un arrive à vélo ou quelque chose comme ça, ça ne passe pas, non ? Je dois y retourner. C'est arrivé. Mais normalement, on peut déjà anticiper ça au moment de l'installation, où va atterrir l'aile, et alors ça se passe. Là, je laisse le matos là pendant trois ou quatre heures et je reviens plus tard.

[00:32:33] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu n'impliques pas non plus ta femme pour ça. Tu lui dis : « Écoute, je vais faire un petit vol et après, tu rentres à la maison avec notre voiture, assure-toi que la corde est bien enroulée et que tout est en ordre. »

[00:32:45] **Stephan Morgenthaler:** Non, elle le ferait probablement, mais le problème c'est que le rouleau est assez lourd et, oui, ce serait un peu injuste de lui laisser la tâche de tout ranger. D'habitude, je le fais moi-même, donc si j'y arrive, je reviens, sinon je range tout tard le soir.

[00:33:10] **Lucian Haas:** Je vole aussi au treuil ici, mais je suis ici dans la plaine de la Moyenne-Allemagne, grosso modo autour de Bonn. On a un Lepo avec lequel on déroule la corde, donc chez nous, c'est une moto électrique avec laquelle on peut dérouler les cordes. Toi, tu dois probablement le faire à la main. Tu le prends d'une certaine manière et tu marches d'abord 400 mètres dans une direction.

[00:33:31] **Stephan Morgenthaler:** Oui, normalement je sors l'aile de la voiture et je fais du hike and fly.

[00:33:39] **Lucian Haas:** Si tu abordes déjà le sujet du hike and fly, même sous une autre forme, est-ce que ça ne t'a jamais vraiment intéressé ? Enfin, si tu vois un Chrigel qui — ce n'est pas forcément Chrigel lui-même, tu veux être comme Chrigel, mais enfin — tu vois qu'il a été plusieurs fois champion suisse et qu'il est devenu un grand maître en hike and fly et tout ça. Est-ce que ça t'a déjà tenté à un moment donné, quand tu t'es demandé si tu devais aussi te lancer dans cette discipline ? Ou est-ce que ça n'a jamais été un sujet pour toi ?

[00:34:09] **Stephan Morgenthaler:** L'idée que je pourrais aussi le faire, ce serait déjà génial. Ça m'intéresserait aussi, mais j'ai — enfin, j'ai déjà des problèmes aux genoux depuis longtemps ; quand je descends ou que je cours sur de longues distances, ça ne passe pas vraiment. Donc je sais que de mon côté, je ne pourrais pas du tout le faire. Mais au niveau de l'intérêt, oui, en termes de vol, je pourrais probablement suivre le rythme. Je peux me l'imaginer. Peut-être pas avec Chrigel, selon les cas. Mais pour l'endurance, physiquement, je ne serais pas dupe. Même avec de l'entraînement, ce ne serait pas faisable.

[00:34:49] **Lucian Haas:** Oui, je veux dire, c'est aussi quelque chose qu'il faut probablement construire sur des années. Ou si on regarde bien. Même pour les gens qui disent avoir des problèmes aux genoux. Il y en a plusieurs — un Gavin McClurg, qui était skieur avant, qui a dit qu'il avait en fait les genoux complètement foutus. Mais elle s'est réentraînée au point que ça passe. Et je crois aussi qu'un Aaron Doroghati a pas mal de problèmes aux genoux, mais il s'est aussi réentraîné au point de pouvoir faire beaucoup de choses malgré ça. Donc là où il y a une volonté, il y a une volonté.

[00:35:17] **Stephan Morgenthaler:** Oui, tu as sans doute raison sur le fait que ce serait une possibilité. Mais là, on retombe sur la gestion du temps. Si tu veux faire quelque chose comme ça, il faut s'entraîner. Tu ne peux pas te dire : « Bon, je vais participer aux compétitions et avant, je ne fais absolument rien. » Ça ne marche pas comme ça.

[00:35:35] **Lucian Haas:** Quand tu vas voler, qu'est-ce que tu recherches dans les airs ?

[00:35:41] **Stephan Morgenthaler:** En fait, c'est le fait d'être en l'air qui me plaît. La liberté, la troisième dimension, pouvoir décider où je vais, ce que je veux faire. Et en fait aussi le défi, le fait de ne pas avoir de moteur, de devoir toujours surveiller comment remonter, ou plutôt le challenge de pouvoir concrétiser ses propres idées. Que ça décolle à nouveau. C'est ça qui est passionnant.

[00:36:14] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te fait jubler quand tu es en l'air ?

[00:36:18] **Stephan Morgenthaler:** Je pense que les fortes ascensions font ça. Ou quand c'est une situation qui était limite, où ça ne passe pas, et qu'on voit alors qu'on a passé le cap et que ça repart. Ça donne déjà ces moments, oui.

[00:36:33] **Lucian Haas:** Mais avec une forte montée, tu n'as pas besoin de faire grand-chose personnellement, c'est la nature qui te le donne tout simplement. Tu dois juste essayer de rester dedans et de...

[00:36:42] **Stephan Morgenthaler:** aile ouvert.

[00:36:46] **Lucian Haas:** Mais c'est déjà quelque chose, je veux dire, c'est aussi un peu agaçant d'une certaine manière, ça peut arriver. Mais c'est déjà quelque chose qui te tente.

[00:36:59] **Stephan Morgenthaler:** C'est souvent turbulent, mais ce n'est généralement pas le problème pour moi. Mais surtout, ça te place dans une bonne position. Ou si on entre dans une forte progression pendant la compétition, alors on est dans une meilleure position. C'est ce que je ressens. Il y a ce... il y a ce...

[00:37:23] degrés de liberté. Quand on monte, on peut décider quoi faire. C'est le

[00:37:31] moment de grandeur.

[00:37:33] **Lucian Haas:** Et est-ce que c'est différent pour toi en compétition par rapport au vol libre, au point que tu cries plus fort quand il y a une forte montée ? Et quand tu voles simplement normalement pour toi, au point de te dire qu'un vol tranquille est aussi très beau, que ça n'a pas besoin de monter à 4 mètres ?

[00:37:52] **Stephan Morgenthaler:** Non, pour moi, ça ne joue pas forcément si tu es en compétition ou non. J'en profite quand même. Mais 4 mètres, ce n'est pas forcément énorme.

[00:38:04] Si tu regardes dans les Alpes ou quelque part, il y a des endroits où c'est peut-être, enfin, cette année on a eu 8 mètres ou quelque chose comme ça à la SM le premier jour ou alors. Oui.

[00:38:20] Ok. Et après, tu cries de joie ? Ça monte, oui. J'aime bien ça. Ça veut dire que,

[00:38:26] **Lucian Haas:** le Vario s'exclame et on... mais est-ce que tu jubles seulement intérieurement ou est-ce que tu le fais aussi à l'extérieur ? Enfin, est-ce qu'on t'entend aussi et est-ce que tu pousses des cris de joie ?

[00:38:35] **Stephan Morgenthaler:** On peut l'entendre par moments, oui. Exactement, oui. Et parfois c'est réciproque, ou alors tu remarques que l'autre prend aussi du plaisir, ou quelque chose comme ça.

[00:38:45] **Lucian Haas:** Quand tu dis que c'est turbulent, il faut bien sûr garder l'aile ouverte, mais comment apprend-on à gérer des conditions aussi fortes ?

[00:38:56] **Stephan Morgenthaler:** Voler beaucoup fait sûrement une différence, non ? Et pour moi, ça a aussi un rapport avec la façon dont j'ai commencé à voler. J'ai commencé tôt avec le parapente, donc... Quel âge avais-tu à ce moment-là ? J'avais peut-être 13 ans quand mon père a commencé à voler et j'ai pu prendre son aile et nous étions dans un versant de vent d'ouest à la maison, donc j'ai pu m'entraîner sans fin. Je pouvais tirer l'aile de haut en bas pendant des jours et j'ai déjà beaucoup appris sur la façon de manipuler l'aile pour qu'elle reste ouverte.

[00:39:43] Alors, je pense que c'est quelque chose qui est un peu négligé aujourd'hui. Ou alors, le handling au sol est quelque chose qu'on fait, mais peut-être qu'on le fait 2 ou 3 fois et que c'est déjà bien. Est-ce qu'on peut le faire ? Est-ce qu'on a réussi à le faire une fois ? Mais pour que ce soit vraiment intériorisé, je pense que les gens ne le font pas assez.

[00:40:04] **Lucian Haas:** Et tu dirais que ce travail au sol à 13 ans sur le versant ouest contribue au fait que tu puisses aujourd'hui sortir proprement un bassin de 8 mètres ?

[00:40:14] **Stephan Morgenthaler:** Je pense que ça m'aide encore aujourd'hui. Simplement, le fait que

[00:40:22] la réaction que tu ne peux pas réfléchir parce qu'elle doit être trop rapide, genre quand l'aile part en vrille ou quelque chose comme ça, alors tu es toujours en retard. Tu ne peux pas réfléchir consciemment à ce que tu dois faire là. Ça doit être une réaction intuitive, directe. Et je pense que ça s'apprend très bien aussi quand on est enfant. Si tu commences à 40 ans, tu n'arriveras plus à faire entrer dans ton petit cerveau qu'il faut réagir comme ça. Mais chez un enfant, c'est possible.

[00:40:53] **Lucian Haas:** Ça veut dire que plus on commence jeune, mieux on peut entraîner ses réflexes pour le vol ?

[00:40:58] **Stephan Morgenthaler:** Je pense que c'est le cas pour tous les sports qui demandent des réflexes.

[00:41:04] **Lucian Haas:** Est-ce que tu es quelqu'un qui regarde beaucoup vers le voile ? Ou est-ce que, parce que tu as de si bons réflexes, on ne peut même pas regarder vers le haut aussi vite qu'il faut parfois réagir. Que tu dis en fait : je le sens, je réagis automatiquement. Je n'ai pas besoin de regarder constamment vers le voile pour savoir ce qu'il fait là-haut.

[00:41:23] **Stephan Morgenthaler:** Je regarde déjà beaucoup vers le haut. S'il y a une perturbation, c'est déjà pertinent de voir à quoi elle ressemble, quelles sont les chances de succès ou ce qu'il faut faire pour qu'elle se rouvre à nouveau.

[00:41:35] **Lucian Haas:** Alors, le problème est déjà arrivé. Mais souvent, c'est comme si tu disais, enfin, ce qu'on apprend beaucoup aussi dans le maniement au sol je crois, ce n'est pas de dire comment je réagis quand le problème est arrivé, mais comment je réagis pour que le problème n'arrive pas du tout, parce que je remarque très tôt, là, les vols de rue ont déchargé ou l'aile me tire un peu devant et je dois freiner une fois très brièvement, mais fort, mais repartir immédiatement et alors il continue de voler normalement et il n'a pas basculé. Est-ce que tu regardes aussi beaucoup vers le haut dans ce genre de cas ou est-ce que tu te dis que je sens tout ça ? Bien sûr, je regarde quand il a basculé.

[00:42:09] **Stephan Morgenthaler:** C'est en fait quelque chose que j'ai pratiqué sans fin, même sans regarder l'aile ou même en essayant de sentir l'aile ou ce qu'elle fait avec les yeux fermés. C'est possible, mais évidemment pas toujours. On peut gérer certaines situations et si c'est assez fort, il faut quand même regarder ce qui s'est passé.

[00:42:32] **Lucian Haas:** Est-ce que tu voles encore parfois les yeux fermés aujourd'hui ?

[00:42:38] **Stephan Morgenthaler:** Non, peut-être plutôt sans vario, mais pas les yeux fermés.

[00:42:46] **Lucian Haas:** Revenons un peu sur le vol en compétition. Comment te prépares-tu pour une compétition ? Enfin, est-ce que tu te prépares d'une manière ou d'une autre ? Tu voles régulièrement, mais est-ce qu'il y a quelque chose quand tu sais, d'accord, la compétition a lieu cette année à Charmage ? Est-ce que tu regardes à nouveau toute la zone de vol sur Google Earth ou quelque chose comme ça ? Qu'est-ce qu'il y a là, genre quoi ? Est-ce que tu essaies de mémoriser mentalement ou est-ce que tu te dis : non, je suis un pilote de nature, je sais que je dois juste regarder le terrain et je sais en fait à peu près où se trouvent les lignes.

[00:43:21] **Stephan Morgenthaler:** Non, je ne vais pas jusqu'à une analyse tactique détaillée, mais si je n'y suis jamais allé, je regarde la zone, sa configuration, sur Google Earth ou quelque chose comme ça. C'est plutôt pour voir si j'ai envie d'y aller, pas vraiment pour me faire une idée précise de comment ça se vole, parce que c'est souvent difficile de savoir comment ça va être quand on n'y est jamais allé, vu qu'on ne voit pas les conditions locales sur la carte.

[00:43:57] **Lucian Haas:** Et gibt-il une autre forme de préparation que tu fais ? Par exemple pour l'équipement. Est-ce que tu prépares ça à grande échelle, genre une compétition arrive, je dois d'abord régler à nouveau mon aile, je dois tout vérifier une nouvelle fois ?

[00:44:12] **Stephan Morgenthaler:** Oui, alors comme je ne vole pas tous les jours, il faut que je rassemble mon matériel avant d'aller à la compétition. Et je regarde peut-être aussi si le matos fonctionne encore ou s'il est à jour, ou quelque chose comme ça. Je dois être préparé jusqu'à ce point, mais sinon je ne fais rien de spécial. Je veux dire, régler la aile est quelque chose que tu ne devrais peut-être pas faire la veille de la compétition, parce que oui, régler implique aussi voler, pour pouvoir voir si c'est comme tu le souhaites, au niveau du ressenti ou quelque chose comme ça. Est-ce que la aile vole agréablement ? Oui, et c'est peut-être le mauvais moment si tu le fais la veille.

[00:45:00] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu ajustes souvent ton aile quand tu en reçois une nouvelle.

[00:45:05] **Stephan Morgenthaler:** Oui, c'est la norme, vu comme ça. En fait, ces derniers temps, j'ai même commencé à mesurer l'aile avant qu'elle ne soit en vol. Même si certains disent que ça n'a pas de sens parce que la suspente n'est pas encore... Elles doivent

[00:45:20] **Lucian Haas:** se bien asseoir, un peu allonger et rentrer, et bien serrer en haut dans les boucles et tout ça.

[00:45:27] **Stephan Morgenthaler:** Mais simplement, pour voir si le truc est bien construit. J'ai déjà reçu des ailes que j'ai dû corriger avant de les faire voler pour la première fois. Donc, si on voit qu'il y a une asymétrie et qu'elle est mesurable, on peut faire quelque chose avant.

[00:45:46] **Lucian Haas:** Et si tu vas voler maintenant et que tu dis : « je règle mon aile », qu'est-ce qui fait partie du réglage ? L'un, c'est bien sûr les longueurs de suspentes classiques, qu'elles soient dans la plage de norme, qu'on vérifie ça. Mais est-ce que tu règles vraiment dans le sens où tu te dis : « bon, je veux qu'elle tourne un peu mieux dans le virage, je fais un petit nœud dans le frein extérieur pour que le stabilo soit tiré un peu plus bas » ? Est-ce qu'il y a ces nuances que tu modifies aussi ?

[00:46:13] **Stephan Morgenthaler:** Oui, personnellement, je ne suis pas au niveau où je corrige des suspentes individuelles parce que je pense que ce sera mieux, mais je prends plutôt le plan des suspentes et je regarde si le truc est symétrique ou s'il y a des écarts qu'on peut

[00:46:32] qu'il faudrait corriger. Et ça peut être une ligne de galerie qui est peut-être encore un peu trop longue sur une aile neuve. Mais sur une aile d'occasion, une fois que c'est fait, c'est plutôt la longueur de la ligne de tronc qui change ou quelque chose comme ça, quand on a un certain nombre d'heures de vol. Et même si l'aile extérieure est trop rapide ou trop lente, et qu'elle ne tourne plus bien ou je ne sais quoi, on peut aussi rallonger ou raccourcir la B3 ou autre pour que le maniabilité redevienne correcte. C'est ce genre de trucs que je fais.

[00:47:04] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est quelque chose que tu ressens ? Enfin, est-ce que tu remarques en volant, « OK, mon aile ne tourne plus très bien, je pense que je dois vérifier si la suspente B3 doit être réajustée » ? Est-ce que tu as ce genre de ressenti ?

[00:47:19] **Stephan Morgenthaler:** Oui, on le sent déjà, oui, que ça devient plus ou moins

[00:47:25] devient agressif ou quelque chose comme ça. Ou surtout, ce qui m'a frappé, c'est que par le passé, j'avais les suspentes, elles ont des nœuds à l'arrière, quand l'aile est neuve et qu'on peut les ouvrir, et je me suis dit : ah, c'est pour ouvrir, alors je l'ai fait et j'ai réalisé : ah, l'aile ne vole plus du tout comme j'en ai l'habitude ou ça ne fait pas naturel. Et alors, je l'ai refermé encore et encore. Et en fait, depuis que j'ai commencé à mesurer moi-même, j'ai aussi remarqué qu'il faut moins de réglages que les nœuds qui sont dedans. Donc en fait, la procédure est

[00:48:03] Mesurer et ne régler que ce qui est nécessaire, sans avoir à forcer un nœud entier.

[00:48:10] **Lucian Haas:** Depuis l'année dernière, tu proposes aussi via ta propre entreprise un appareil de mesure de suspentes pour les pilotes de compétition, ou pas seulement pour les pilotes de compétition, mais probablement principalement pour eux, le soi-disant Skyline Laser. Et à cette entreprise, d'autres pilotes de compétition sont aussi impliqués, Christoph Dunkel, Roger Aeschbacher. Comment en est-il arrivé au point que vous vous soyez dit : on va monter une boîte de mesure de suspentes ?

[00:48:35] **Stephan Morgenthaler:** Oui, c'était en fait en Argentine lors des championnats du monde il y a quelques années. On avait essayé de mesurer nos ailes et on a réalisé que c'était vraiment pénible avec tout ce...

[00:48:54] le châssis en métal et l'eau qui pend, et ils visent la cible à la main mais ne sont quand même pas au bon endroit, et on s'est rendu compte que ça devait pouvoir être mieux fait. Et on a alors choisi différentes idées sur la manière dont on pourrait améliorer ça. Et aussi par rapport à la compétition ou aux voyages, pour pouvoir mieux emballer et transporter le truc. Et on est en fait arrivés à l'idée qu'on pouvait inverser le principe de mesure, que le laser soit en fait dirigé vers l'homme, au lieu de viser la cible avec le laser. Et ce système est en fait

[00:49:40] C'est apparu petit à petit. On a fait plusieurs prototypes. Au début, le laser et la cellule de force étaient dans le même appareil. Donc la cellule mesurait la tension dans la suspente. Mais ça n'a pas vraiment fonctionné. Maintenant, ce sont deux appareils. On a une cellule de force et une petite cible dans la main, et de l'autre côté, le laser est posé sur la table où est fixé le harnais. Grâce à ça, on peut mesurer l'aile très calmement et sans avoir à trop viser.

[00:50:21] **Lucian Haas:** La cellule de mesure de force signifie que tu veux toujours avoir 5 kilos de tension, et là, tu as comme une petite sonde de pression ou de traction, donc comme une petite balance, intégrée dedans. Et ensuite tu tires, et à un moment donné, ça bipe quand les 5 kilos sont atteints ou ça déclenche automatiquement la mesure quand tu viens juste de tirer les 5 kilos ? Comment ça fonctionne ?

[00:50:41] **Stephan Morgenthaler:** C'est comme si on devait mesurer à 5 kilos, et avec ce système, il y a même plusieurs mesures : on mesure déjà pendant que la traction augmente, et on regarde si on atteint la cible, si on est déjà sur la cible à chaque mesure ou sur plusieurs mesures, et si les valeurs ont du sens. Et si c'est le cas, la valeur de mesure de 5 kilos est alors directement transmise au système we-measure. On a intégré ça ensemble pour que l'interface fonctionne bien, qu'il n'y ait pas d'erreurs de transmission, et grâce à ça, on voit aussi directement sur l'écran de la partie manuelle l'écart, donc je récupère la longueur cible de la suspente via la fiche technique de we-measure, et je peux voir directement l'écart mesuré.

[00:51:40] afficher, pour pouvoir juger si c'est la bonne suspente qui a été mesurée ou quelque chose comme ça.

[00:51:48] **Lucian Haas:** we-measure est un logiciel spécial pour la mesure des suspentes de parapente, donc je crois qu'il est disponible gratuitement ? Est-ce que c'est de l'open source ou quelque chose comme ça ?

[00:51:58] **Stephan Morgenthaler:** Oui, exactement, c'est disponible gratuitement pour les utilisateurs privés. C'est un site web sur lequel on peut normalement connecter le laser. Il existe bien sûr tous types de lasers, mais nous avons fait l'intégration ensemble pour qu'on puisse envoyer des infos supplémentaires d'un côté à l'autre. Un laser commercial classique ne peut évidemment pas comparer la longueur cible ou des choses du genre. Et il ne vérifie pas non plus si on a atteint la cible ou autre. Avec notre système, ça est pris en compte et grâce à l'intégration qu'on fait ensemble — on a une très bonne collaboration là-dessus — c'est devenu un super système.

[00:52:45] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu mesures une fois, tu tires, et tu vois immédiatement si il y a un écart ou pas.

[00:52:52] **Stephan Morgenthaler:** Oui, exactement. Ça

[00:52:54] **Lucian Haas:** ça veut dire que tu peux aussi dire très vite : je ne veux pas mesurer toute l'aile, je veux juste vérifier rapidement mes trois suspentes principales pour voir ce qu'il en est, et tu peux voir tout de suite s'il y a un écart ou pas. Ça veut dire que j'ai fini de mesurer après cinq minutes.

[00:53:08] **Stephan Morgenthaler:** Oui, on peut faire comme ça. Le truc, c'est que la suspente devient toujours plus longue quand on la mesure. Donc la suspente principale, si on la mesure plusieurs fois, elle devient de plus en plus longue. Et c'est pour ça que si on veut mesurer avec beaucoup de précision, en fait, il faut mesurer toute l'aile ou tout le niveau. Mais bon, si tu te contentes d'une précision de quelques millimètres, alors tu peux aussi mesurer des suspentes individuelles, c'est possible.

[00:53:38] **Lucian Haas:** Quand tu fais de la mesure de suspentes, et que tu es probablement devenu un spécialiste maintenant, comment abordes-tu précisément le réglage de ton aile ? Tu te dis, d'accord, je fais quelques nœuds en bas, ou non, tu vas vraiment jusqu'à la suspente de galerie supérieure et tu la modifies aussi pour essayer de récupérer le dernier demi-millimètre ? À quel point est-ce vraiment pertinent, quand d'un autre côté tu dis, enfin, trois fois qu'on a tiré sur la suspente, et la longueur a déjà changé.

[00:54:05] **Stephan Morgenthaler:** C'est un sujet très intéressant et ça dépend énormément de la personne, de son caractère. J'ai déjà observé des gens régler des ailes qui sont en fait déjà bien réglées depuis longtemps, et il y a encore des écarts et tout, et au final, elle ne vole même plus du tout.

[00:54:24] Il

[00:54:25] **Lucian Haas:** est parfaitement réglé.

[00:54:28] **Stephan Morgenthaler:** Réglé jusqu'à ce qu'il ne vole plus. Mais là, avec une nouvelle aile, je vais investir quelques heures pour que les suspentes de galerie soient justes, mais après, ce n'est plus vraiment utile d'en faire trop. Et je pense aussi qu'on peut être trop précis. Bien sûr, la précision de la mesure est importante et si on a cinq millimètres d'écart, c'est beaucoup ou trop, ou un centimètre. Mais je pense qu'un demi-millimètre, ce n'est pas vraiment mesurable. L'appareil de mesure a déjà une marge d'erreur d'un millimètre quand il n'y a pas de suspente ou quand c'est une distance statique, en quelque sorte.

[00:55:14] Ça affiche mieux, mais les

[00:55:20] L'écart du système de mesure est déjà d'un millimètre. Tu ne peux donc pas prétendre que ça sera précis au demi-millimètre près.

[00:55:28] **Lucian Haas:** Et est-ce que c'est un défi pour toi mentalement, quand tu te dis : j'ai l'impression que mon aile sur la B, peu importe la suspente, est trop longue ou trop courte ? Je vais vérifier ça maintenant avec une mesure réelle. Est-ce que mon intuition est juste ? Est-ce que tu fais ça ?

[00:55:44] **Stephan Morgenthaler:** Ça arrive, oui. Ce qui est souvent assez évident, c'est quand le truc ne vole pas correctement ou quand il y a des ailes qui ne volent pas bien en état d'accélération ou en réglage. Et c'est un très bon indice que quelque chose ne va pas dans le réglage. Il faut pouvoir le trouver quand on mesure. Tu peux ensuite le corriger. Ce qui est nul, c'est quand ça ne vient pas de la longueur des suspentes. Alors la conclusion est proche : c'est déformé quelque part ailleurs et là, tu ne peux plus faire grand-chose.

[00:56:19] **Lucian Haas:** Ces dernières années, une autre forme de réglage est devenue un sujet encore plus important dans la scène de compétition de parapente. Il s'agit du fait qu'on commence maintenant aussi à régler les joncs et à raccourcir la longueur des joncs parce qu'ils ont trop de tension. Est-ce que tu fais aussi ce genre de choses ?

[00:56:38] **Stephan Morgenthaler:** Oui, bien sûr. Il faut le faire. Tu dois le faire. Pourquoi ?

[00:56:43] **Lucian Haas:** Explique peut-être d'abord aux gens qui n'en savent encore rien, pourquoi doit-on commencer à régler les longueurs des joncs sur ce genre d'ailes de compétition ?

[00:56:53] **Stephan Morgenthaler:** C'est une bonne question. En fait, je ne voulais pas l'admettre pendant longtemps, qu'il faille faire ça, parce que c'est vraiment pénible. C'est extrêmement long et difficile à faire parce que les joncs sont à l'intérieur et il faut retourner l'aile de l'intérieur vers l'extérieur pour pouvoir aller les raccourcir un peu et les réenfiler à nouveau, et à la fin, on a tous les doigts en compote et ça ne colle quand même pas. Mais les ailes sont désormais construites ou optimisées de telle sorte qu'on peut modifier le profil avec les joncs, avec la tension des joncs, et c'est pertinent en compétition, parce que la vitesse maximale

[00:57:40] ... est augmentée quand il est bien réglé. Maintenant, c'est comme ça qu'une aile avec peu de tension est plus résistante aux fermetures, mais plus lente, et si elle a beaucoup de tension, elle devient plus agressive, mais quelques km/h schneller, et la transition est assez nette. C'est pour ça qu'on est aussi en train d'ajuster les joncs, parce que la tolérance de fabrication est trop petite. Ça veut dire que mes trois dernières ailes étaient bien tendues dès le départ, donc trop bien. Alors j'ai dû voler, raccourcir, voler, raccourcir à chaque fois. Ça prend aussi du temps et ça énerve.

[00:58:27] Je pense que personne n'aime faire ça, mais on est obligé de le faire avec les modèles actuels.

[00:58:35] **Lucian Haas:** Mais comment sais-tu alors que j'ai coupé assez ? Oui, c'est difficile. Au feeling, tu coupes probablement 1 à 2 mm à chaque fois, et ça change déjà la tension. Il faut savoir que sur les Enzo, ils n'ont pas seulement des joncs à l'avant, mais des joncs longs qui s'étendent sur toute la longueur de l'aile en haut, et ça concerne énormément

le réglage, aussi ces joncs arrière qu'on fait là.

[00:59:01] **Stephan Morgenthaler:** Oui, surtout les arrières. Exactement, oui.

[00:59:04] **Lucian Haas:** Parce que ça modifie un peu la forme du profil, donc peut-être que la part de réflexion du profil, la capacité de l'aile à encore accélérer ou à se freiner elle-même, est influencée par ça. Mais comment savoir, en tant que pilote, quand tu te dis : « OK, là j'ai coupé assez à l'avant, c'est un bon compromis entre stabilité et vitesse » ?

[00:59:28] **Stephan Morgenthaler:** Donc, un côté est relativement facile à voir quand le truc claque, non ? Enfin, s'il est trop tendu, il est en fait moins stable face aux clappements et désagréable à piloter. Donc mon aile actuelle est encore assez tendue et elle a tendance à envoyer le stabilo avant dans les suspentes lors d'un clappement. Et ça, oui, en fait, j'ai toujours pour objectif de corriger ça. Avec les deux dernières ailes, je l'ai raccourci jusqu'à ce que ce soit relativement agréable à piloter. Mais dans l'autre sens, le danger, c'est que si on raccourcit trop, alors c'est juste lent.

[01:00:13] Et, oui. En tant que pilote de compétition, on ne veut pas ça. Exactement. On veut une aile rapide. On veut garder les km/h, les 2-3 qui sortent encore en vitesse de pointe, non ?

[01:00:25] **Lucian Haas:** Mais en fait, c'est déjà une science en soi, parce que si tu dis, d'accord, l'aile extérieure se replie, alors il doit peut-être juste raccourcir les trois ou les dix joncs de l'aile extérieure. Mais elle devient aussi plus étroite. Donc probablement, si tu enlèves un millimètre au milieu, ça ne fait pas grand-chose. Si tu enlèves un millimètre à l'extérieur, donc sur l'aile extérieure, ça fait probablement beaucoup, beaucoup plus à cause de la tension qui est alors perdue sur la distance. Comment tu adaptes ça ? Ou est-ce que chaque pilote de compétition essaie ça ?

[01:00:58] Est-ce qu'il faut avoir sa propre méthode ? Ou est-ce qu'il y a un savoir partagé, genre, on peut dire que c'est bien fait comme ça ?

[01:01:08] **Stephan Morgenthaler:** Si quelqu'un a une notice pour savoir exactement comment faire, je serais aussi preneur. Même si j'ai déjà fait trois ou quatre ailes et que j'ai l'impression que ça a plutôt bien marché. Mais l'incertitude reste : on risque de trop couper et on ne sait plus où, et on ne sait pas si on a fait le bon truc, alors qu'une fois qu'on a enlevé le truc, ce n'est pas réversible.

[01:01:36] Honnêtement, je ne peux pas trop aider là-dessus non plus, mais j'essaie de faire ça au feeling et je discute peut-être de temps en temps avec le développeur ou quelque chose comme ça. Il me donne quelques conseils et me dit qu'il faut faire ceci ou cela.

[01:01:54] J'aimerais surtout qu'on puisse modifier le design des ailes. J'en ai déjà discuté avec Ozon pour voir ce qu'on pourrait changer. Une fois, l'idée était d'intégrer un ressort pour que les joncs s'adaptent.

[01:02:11] Malheureusement, ça ne marche pas, parce que le jonc doit être incompressible en vol pour pouvoir remplir sa fonction. Si le profil veut se déformer, le jonc doit être là et ne pas bouger. Vu comme ça, le ressort ne fonctionne pas. En fait, ce serait mieux d'avoir un produit plus stable au niveau du processus, qu'on peut fabriquer et qui n'est pas parfois bien, parfois trop tendu et parfois pas assez.

[01:02:45] **Lucian Haas:** J'ai vu qu'Ozon a maintenant dans les Enzus, si je ne m'abuse, parfois même déjà deux poches différentes dans lesquelles on peut glisser les joncs, ce qui permet déjà de jouer un peu, avec une tension un peu plus grande ou un peu plus petite, avant de commencer à bidouiller directement les joncs eux-mêmes ou des trucs du genre.

[01:03:05] **Stephan Morgenthaler:** Oui, ça aide déjà beaucoup d'avoir les deux poches. Si c'est trop, on peut passer à la poche plus courte ou à la plus longue, et on a aussi la possibilité, si on sent qu'on en a trop fait, de retendre davantage avec l'autre poche. C'est certainement une bonne idée. Il y a un surcoût de production pour coudre les poches et tout ça. J'espère toujours qu'il y aura une meilleure solution à l'avenir, pour ne plus avoir à le faire du tout.

[01:03:37] **Lucian Haas:** J'ai vu une fois un graphique de Luc Armant où il avait schématisé ça. Je n'arrive plus à m'en souvenir exactement, mais je crois que l'écart de vitesse, en kilomètres, entre un Enzo très tendu et un Enzo relativement détendu, c'était plus de cinq km/h je pense. Oui. En ce qui concerne la vitesse de pointe, c'est déjà énorme pour la compétition. Et si à la fin, pendant l'approche finale, quelqu'un dit : « Super, je vais te prendre avec 5 km/h de plus », on se sent évidemment abandonné et on se dit : « Merde, j'ai quand même trop coupé mes joncs » ou quelque chose comme

ça. Comment est-ce que ça se discute en fait entre les gens dans le milieu ?

[01:04:22] **Stephan Morgenthaler:** Oui, ça a pris des années avant qu'on ne comprenne vraiment le truc, mais ces dernières années, on a de plus en plus conscience que c'est pertinent et qu'il faut y prêter attention. Oui, en fait, ce serait bien si on n'avait pas à le faire ou si on pouvait livrer les parapentes de manière plus détendue. Ligar l'a aussi illustré dans un graphique : le problème, c'est en fait la limitation de l'accélérateur, ce qui oblige à choisir un profil qui vole vite avec peu de variation d'angle d'attaque. Il a montré qu'un profil avec un coup de S, ça...

[01:05:11] se limiterait elle-même et est donc très stable, mais avec la course d'accélérateur de 14 cm qui est réglementée, on ne peut pas accélérer assez le profil, il faudrait avoir plus de course. Et c'est un peu malheureux, cette réglementation, qui en fait la sécurité et la stabilité de production des parapentes comme

[01:05:36] est affectée négativement. Oui, c'est un dilemme qu'on n'a pas encore résolu.

[01:05:44] **Lucian Haas:** Comment ça se passe avec les marques, genre Niviuk par exemple, qui ont les joncs en Nitinol ? Est-ce qu'ils doivent aussi utiliser la pince pour leurs joncs en Nitinol ou comment font-ils ?

[01:05:55] **Stephan Morgenthaler:** Oui, le problème n'est pas seulement le jonc, mais la combinaison avec la toile. Et le jonc en Nitinol a l'avantage de ne pas changer de longueur, mais la toile, si. Et oui, en fait, ils ont aussi ce problème. Ce n'est pas une grande différence. Le problème principal, c'est quand la toile est mouillée, elle raccourcit. Et j'avais déjà suggéré qu'il devrait alors

[01:06:31] le rouleau de tissu doit être lavé avant qu'il ne coud le parapente. Et là, il a dit : « Oui, je l'ai déjà fait », mais malheureusement ça ne suffit pas, parce que chaque fois que le truc est mouillé à nouveau, il raccourcit encore, et donc, d'un point de vue pratique, ça ne sert à rien qu'il ait été pré-lavé. Donc je pense qu'une recommandation est en fait de ne pas mouiller l'aile, ni même de la humidifier. Mais si tu regardes où on va voler dans les tropiques et qu'on traverse des averses, enfin, ce n'est pas si facile à mettre en œuvre de ne jamais mouiller une aile.

[01:07:11] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il arrive que, par exemple, tu aies volé dans les tropiques, que tu aies été au Brésil avec un PWC, que ton aile soit devenue un peu mouillée et que tu remarques, d'un jour à l'autre ou le lendemain, que mon aile vole différemment, au point que tu te rassises vraiment le soir même et que tu te dises : je vais ressortir mon coupe-ongles et je vais m'occuper des joncs.

[01:07:33] **Stephan Morgenthaler:** ...en. Mais c'est sûr. Ça m'est arrivé en France, aux Mondiaux. On avait une manche où il y avait de la neige fondue et on s'est dit : « Bon, c'est pas grave, on va quand même passer. » Mais c'était finalement plus que prévu et au bout du compte, il y a même eu des ailes qui ne volaient plus. À côté de moi, une aile est tombée parce qu'elle était trop mouillée, elle est passée en décrochage parachutal et quand je m'en suis rendu compte, j'ai appuyé sur l'accélérateur et je ne l'ai plus lâché jusqu'à l'atterrissage. Mais le lendemain, quand j'ai repris l'aile...

[01:08:19] quand je l'ai ressorti, il avait changé et je m'en suis rendu compte en plein vol : il avait comme un pli sur le haut de la

[01:08:31] côté, je ne l'ai pas vu, mais tu sens alors que l'aile ne vole pas bien ou que le flux se décolle au niveau du coude entre A et B, parce que les joncs sont vraiment beaucoup trop longs. Et sur la course, je n'étais pas particulièrement bon non plus, parce que je suis descendu comme une pierre par rapport au reste du champ. Le soir, j'ai pris des ciseaux ou un coupe-ongles et j'ai raccourci le truc, et le lendemain, il a recommencé à voler.

[01:08:59] **Lucian Haas:** Mais comment sais-tu exactement quel jonc je dois raccourcir, ou est-ce que tu passes simplement les 70 cellules une par une, ou peu importe le nombre de cellules qu'un Enzo en a ?

[01:09:10] **Stephan Morgenthaler:** Alors dans ce cas, tu l'as bien vu, quand tu l'avais sur la face inférieure au sol et que tu as vu en haut que ça faisait une vraie ligne de serpent avec un pli, et puis quand tu sors le jonc de la poche, il est aussi beaucoup trop long ou alors il saute dehors, regarde, peut-être un centimètre ou quelque chose comme ça, et quand tu le remets, tu sens la tension que tu crées. Donc là, c'était relativement clair, oui. Mais je ne peux pas dire que j'aurais coupé exactement la bonne longueur, parce que là, j'ai peut-être coupé un demi-centimètre ou quelque chose comme ça, ou encore plus. Et évidemment, il était de nouveau en état de vol, mais j'ai probablement trop coupé ou alors il est devenu

trop lent.

[01:09:56] Et l'aile vole encore aujourd'hui, le propriétaire est extrêmement content parce qu'elle est surtout très stable, donc parce que le club est stable.

[01:10:05] **Lucian Haas:** Mais il n'a pas besoin de faire de compétition et ne dit donc pas qu'il est trop lent pour moi, n'est-ce pas ?

[01:10:10] **Stephan Morgenthaler:** Si, il était aussi là à la SM, l'aile.

[01:10:13] **Lucian Haas:** Mais tu l'as distancé, tu étais avec le plus rapide,

[01:10:18] donc avec plus de tension de joncs et d'aile, tu serais reparti avec quelques km/h de vitesse en plus.

[01:10:25] **Stephan Morgenthaler:** Oui, dans ce cas, ça a peut-être joué un rôle, mais bien sûr, c'est en fait ça qui est intéressant : dans les Alpes, pendant la manche, on ne met pas forcément toujours les gaz à fond et alors ce changement de vitesse ne fait pas tant de différence. C'est plutôt la tactique qui fait la différence, non ? Mais dans l'approche finale, c'est surtout pertinent, donc là, deux kilomètres, c'est déjà bien si tu les as. En plus.

[01:10:58] **Lucian Haas:** Ça veut aussi dire que si tu fais de la compétition et que tu dis : « En fait, je ne fais que de la compétition en montagne », est-ce que tu réglerais ton voile pour avoir des joncs un peu plus courts, pour te dire : « Je retire plus de tension, j'ai plus de stabilité », mais là, je peux garder le voile beaucoup plus ouvert dans les barres de 8 mètres que dans les barres de 3-4 mètres que j'ai en moyenne dans les tropiques ? Parce qu'au final, j'ai besoin de plus de vitesse pour le plat ?

[01:11:25] **Stephan Morgenthaler:** Oui, ce serait bien si on pouvait faire ça, mais aussi, dans les Alpes, il y a l'approche finale, ou...

[01:11:33] Au niveau du ressenti, je dirais tout de suite avec des joncs courts, parce que c'est vraiment, c'est déjà une énorme différence. Enfin, quand tu sais que l'aile ne se bloque pratiquement jamais, que tu peux passer à travers tout, ça te donne déjà un meilleur sentiment, ou quand tu sais que quand la prochaine turbulence arrive, elle va se coincer à nouveau et que tu devras faire quelque chose pour qu'elle se libère, ou quelque chose comme ça. Mais oui, ce sont des situations où il faut justement piloter une aile qui est désagréable, et c'est grosso modo le problème qu'on a dans la scène.

[01:12:09] **Lucian Haas:** Maintenant, juste pour être bien sûr de comprendre : pour pouvoir gagner, tu dois piloter une aile qui est plus désagréable à piloter qu'elle ne devrait l'être en réalité.

[01:12:18] **Stephan Morgenthaler:** Je dirais que, pour résumer, c'est ça, oui.

[01:12:22] **Lucian Haas:** Pourquoi est-ce que tu aimes autant la compétition ?

[01:12:28] **Stephan Morgenthaler:** Alors, je pense que je suis assez insensible face aux ailes difficiles, parce que je sais bien gérer le sentiment quand le truc ne vole plus. Donc là, à la SM, on a aussi eu une situation, j'étais un peu devant les autres et j'avais une fermeture avec des accrocs et tout, au point que la barre passait même entre A1 et A2 et ressortait derrière, et là je me suis dit, oh, ça ne va pas du tout. Mais j'ai pu rouvrir avec une barre et continuer à voler, et après le vol, ils m'ont dit, oui, tu as bien fait.

[01:13:15] Tu as bien fait. On avait déjà peur que ça ne se passe pas bien, non ? Ils étaient soulagés que ce soit réparé. Mais oui, je pense que je n'ai pas besoin de faire autant, enfin, je tolère un peu plus une aile difficile que d'autres, si on veut dire ça comme ça. Et ça me fait quand même encore plaisir.

[01:13:40] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est quelque chose pour lequel tu dirais que c'est un peu un talent naturel depuis ta jeunesse, où tu te dirais que tu as fait du maniement au sol dès le début ? Ou est-ce que tu fais encore régulièrement des cours SIV avec un deux lignes aujourd'hui pour entraîner vraiment ces situations de manière intensive ?

[01:13:54] **Stephan Morgenthaler:** En Suisse, on fait ça chaque année, on oblige plus ou moins l'équipe nationale à suivre le cours SIV. Enfin, on peut s'en passer, mais il y a une réduction de prime ou quelque chose comme ça. Et le but, c'est justement que les gens le fassent régulièrement, donc les situations extrêmes et la réaction face à celles-ci. Et j'ai

remarqué moi-même, j'ai certes un bagage qui me permet de bien le faire ou de le faire intuitivement, mais quand je ne l'ai pas fait pendant un moment et que je retourne au cours SIV, je remarque bien que ce n'est plus aussi fluide ou quelque chose comme ça.

[01:14:40] Ça arrive, c'est peut-être aussi plus désagréable. Et là, je me rends compte que je dois recommencer. Je pense qu'il faut aussi s'entraîner régulièrement. Ça ne fait pas de mal.

[01:14:52] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on utilise aussi un cours SIV pour régler son aile ? Genre, je me dis : là, j'ai un peu démonté et d'une certaine manière, l'aile extérieure me semble un peu trop agressive dans ses réactions, avant que je ne remonte et que je démonte à nouveau au-dessus du Walensee ou quelque chose comme ça. Je retire juste deux millimètres sur les cellules de bout extérieures ou un truc du genre.

[01:15:13] **Stephan Morgenthaler:** Donc, pour le dire autrement, c'est une bonne situation pour influencer négativement l'aile. Beaucoup de gens ont aussi peur que le matériel s'abîme ou que ce soit une

[01:15:25] Contre-réaction. S'il y a des gens qui n'emmènent pas leur matériel actuel au cours de sécurité, c'est justement parce qu'ils ont peur que ça abîme le matériel ou qu'il y ait des dommages sur la toile. À mon avis, c'est peut-être quand même mieux de maîtriser le matériel actuel plutôt que de faire un accident parce qu'on avait peur qu'il arrive quelque chose à son aile. Et bien sûr, c'est toujours mieux de prendre une vieille aile et d'aller s'entraîner à nouveau. Là, au moins, tu as pratiqué, mais tu as toujours l'incertitude : et pour mon aile actuelle, ça serait comment ? Et pour moi, jusqu'à présent, la priorité était clairement mon matériel actuel, parce que je veux savoir comment ça fonctionne.

[01:16:15] Alors je me sens prêt à réagir si quelque chose arrive.

[01:16:21] **Lucian Haas:** Maintenant, tu es champion suisse six fois. Est-ce que tu voudrais peut-être en enchaîner trois de suite, ce qui était tant d'un début, pour que tu puisses peut-être avoir le septième là ? En même temps, Chrigel par exemple s'occupe aussi énormément des jeunes. Donc pas forcément le truc pour les jeunes, mais les jeunes de X-Alps et tout ça, pour transmettre quelque chose aux gens. Est-ce que tu fais aussi ce genre de choses ? Est-ce que ça t'intéresse ? Et qu'est-ce que ce serait, quelque chose que tu dirais : j'aimerais bien transmettre ça aux jeunes suisses, aux jeunes de la compétition, pour qu'ils puissent me battre un jour ?

[01:16:58] **Stephan Morgenthaler:** Oui, je dois dire que je ne suis pas très impliqué activement. Il y a quelques années, j'avais fait ça...

[01:17:07] J'ai dirigé le groupe radio, peut-être pendant un an environ. Mais pour moi, le problème c'était aussi le temps, je n'ai pas pu y consacrer assez de temps. Mais je vais régulièrement aux entraînements et on voit déjà qu'il y a des gens qui peuvent développer leur potentiel pour participer à l'avenir. Et ça me fait toujours plaisir de voir qu'il y a des gens qui progressent et qui vont augmenter le potentiel de la Suisse à l'avenir. Mais pour participer activement, je dois être honnête et dire que je n'aide pas vraiment sur ce point.

[01:17:49] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que la relève suisse devrait faire pour pouvoir te battre un jour ? Comment on y arrive ? Comment devient-on aussi bon que toi ?

[01:18:00] **Stephan Morgenthaler:** Oui, je pense que continuer à s'entraîner n'est probablement pas une mauvaise idée.

[01:18:06] Continuer

[01:18:06] **Lucian Haas:** s'entraîner, ça veut dire beaucoup

[01:18:07] **Stephan Morgenthaler:** voler. Oui. Et

[01:18:09] **Lucian Haas:** beaucoup de concurrents

[01:18:11] **Stephan Morgenthaler:** participer. Voler beaucoup, oui, c'est sûrement une bonne solution. On peut aussi attendre que la vieille garde vieillisse, non ? Ça finira sûrement par marcher aussi à un moment donné.

[01:18:21] **Lucian Haas:** Tu as 48 ans maintenant. Combien de temps penses-tu pouvoir encore voler au niveau mondial ? Est-ce qu'il y a une limite à un moment donné ?

[01:18:30] **Stephan Morgenthaler:** Je pense que la limite, c'est quand tu n'es plus en forme physiquement, quand tu ne peux peut-être plus porter l'aile ou quelque chose comme ça, là, une limite est atteinte. Mais purement par rapport à l'âge, enfin, j'ai déjà été à une Coupe du monde où quelqu'un de plus de 65 ans a gagné. Il y a quelques années. Donc c'est possible, on peut le faire jusqu'à un âge avancé. C'est surtout une question de forme mentale et pas physique, oui.

[01:19:04] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est un objectif pour toi, en plus du septième titre de champion suisse et du troisième consécutif, de te dire que tu veux encore gagner un PWC à 65 ans ?

[01:19:14] **Stephan Morgenthaler:** Non, je ne pense pas que ce soit un objectif direct, mais je préfère rester ouvert sur ce que je ferai exactement. Oui, j'espère être encore assez en forme d'ici là, mais je ne peux pas dire si je le ferai vraiment ou si j'aurai d'autres objectifs à ce moment-là, oui.

[01:19:34] **Lucian Haas:** Mais le pilotage en compétition te fascine tellement que tu vas probablement continuer à le faire pendant encore quelques années ?

[01:19:40] **Stephan Morgenthaler:** Oui, je peux déjà dire que j'aimerais encore y participer quelques fois, oui.

[01:19:48] **Lucian Haas:** Stefan, on va en rester là. Tu vas encore participer à quelques compétitions et je croise les doigts pour que tu réussisses au moins ton objectif de décrocher le troisième titre de champion suisse consécutif l'année prochaine, ce qui ferait le septième au total et te permettrait d'élargir encore un peu ton avance en tant que champion record. Ensuite, les autres, les jeunes qui suivront un jour, devront d'abord rattraper quelques années pour espérer atteindre ton niveau. Merci beaucoup. Merci beaucoup pour cette discussion.

[01:20:21] Tu trouveras des liens complémentaires sur cet épisode dans les notes de l'épisode. Podz-Glitz est le podcast du blog de parapente Lu-Glitz. Ce sont deux projets que je gère depuis des années en tant que journaliste indépendant et passionné de parapente, de manière totalement indépendante et sans publicité. Cela n'est possible que grâce aux personnes qui apprécient mon travail et qui m'apportent un soutien en tant que mécènes. Rejoins l'aventure ! Avec le montant de ton choix, tu contribues à ce que je puisse te présenter toutes les facettes, les actualités et les personnalités fascinantes de ce sport. Tu es libre de choisir le montant de ta contribution. Toutes les autres informations et les liens pour me contacter via PayPal ou virement bancaire se trouvent sur la page www.Lu-Glitz.blogspot.com sous la rubrique Soutenir.

[01:21:10] À la prochaine. C'était Lucian.