

Risikokultur

Podz-Glidz 192 — Marcel Dürr

Published	2026-08-06
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-192-risikokultur
Duration	01:00:19
Speakers	Lucian Haas, Marcel Dürr
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0192-risikokultur-marcel-duerr.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	23 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	17
Show notes	17
Transcript	18
Français	31
Show notes	31
Transcript	32

Deutsch

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

Show notes

Marcel Dürr befürchtet, dass die Gleitschirmszene unbemerkt ihre Sicherheitsmaßstäbe verschiebt. Wie lässt sich Risikobewusstsein fördern?

Marcel Dürr ist in der Gleitschirmszene bekannt als Pilot, der ungewöhnliche Strecken- und Biwak-Flüge unternimmt und diese in sehenswerten Videos dokumentiert. Hierzu habe ich mit ihm vor einigen Jahren in der Podz-Glidz Episode 56 „Gletscherdreieck“ schon einmal gesprochen.

Dass ich ihn nun erneut eingeladen habe, hängt mit einem ganz anderen Thema zusammen. Kürzlich hat Marcel auf Facebook einen längeren Post geschrieben über seinen Eindruck, dass sich das, was im Gleitschirmsport als akzeptables Risiko angesehen wird, schleichend verschoben hat. Der Post hat viele Likes und Kommentare bekommen, und auch viele Gespräche in der Szene ausgelöst.

In dieser Episode 192 von Podz-Glidz spreche ich mit Marcel über die Hintergründe. Was sind die treibenden Faktoren dieser Entwicklung? Welchen Einfluss haben zum Beispiel Social Media, der ständige Leistungsvergleich, die Entwicklungen in der Schirmtechnik oder Änderungen typischer Wettermuster? Und: Wie kann man als Pilot eine gesündere Risikokultur entwickeln?

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

Musik dieser Folge:

Track: Rain Over Kyoto Station | Künstler: The Mini Vandals

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=6L1nooKQ8PA>

Lu-Glidz Links:

- Blog: <https://lu-glidz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglidz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglidz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glidz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglidz>
-

LINKS zu Marcel Dürr:

- Marcel Dürrs Text „Verschieben wir gerade unsere Sicherheitsmaßstäbe?“
<https://lu-glidz.blogspot.com/2026/07/ist-die-ausnahme-das-neue-normal.html>
- Marcel auf Facebook: <https://www.facebook.com/marcel.duerr.1>
- Instagram: <https://www.instagram.com/marcelduerr/>
- Youtube: https://www.youtube.com/@marcel_duerr

- Podz-Glitz 56: Gletscherdreieck – mit Marcel Dürr:
<https://lu-glitz.blogspot.com/2021/05/podz-glitz-56-gletscherdreieck.html>

Transcript

[00:00:01] **Marcel Dürr:** Leute, die die Ausbildung abgeschlossen haben, das Erste, was sie machen, sie kaufen sich einen B-Schirm. Also sie haben Erfahrung gesammelt, aber anstatt dieses mehr an Erfahrung an ihrem jetzigen Schirm als Sicherheitsplus mitzunehmen, investieren sie es direkt in mehr Leistung und sind quasi wieder auf dem selben Risikoniveau, wie sie als Anfänger waren. Auch da könnte man ja sagen, muss es denn jetzt schon der nächst bessere Schirm sein, oder kann ich dieses Plus an Sicherheit, was ich mir jetzt durch Erfahrung erarbeitet habe, nicht auch irgendwie nutzen.

[00:00:43] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Marcel Dürr und ich bin Lucian Haas.

[00:01:00] Marcel Dürr ist in der Gleitschirmszene bekannt als Pilot, der ungewöhnliche Strecken - und Biwak-Flüge unternimmt und diese in sehenswerten Videos dokumentiert. Hierzu habe ich mit ihm vor einigen Jahren in der Podz-Glitz-Episode 56 Gletscher-Dreieck schon einmal gesprochen. Dass ich ihn nun erneut eingeladen habe, hängt mit einem ganz anderen Thema zusammen. Kürzlich hat Marcel auf Facebook einen längeren Post geschrieben über seinen Eindruck, dass sich das, was im Gleitschirmsport als akzeptables Risiko angesehen wird, schleichend verschoben hat. Der Post hat viele Likes und Kommentare bekommen und auch viele Gespräche in der Szene ausgelöst. In dieser Episode 192 von Podz-Glitz spreche ich mit Marcel über die Hintergründe.

[00:01:47] Was sind die Hintergründe? Was sind die treibenden Faktoren dieser Entwicklung? Welchen Einfluss haben zum Beispiel Social Media, der ständige Leistungsvergleich, die Entwicklung in der Schirmtechnik oder Änderungen typischer Wettermuster? Und wie kann man als Pilot da eine gesündere Risikokultur entwickeln?

[00:02:07] 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. Und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:28] Marcel, du hast geschrieben, dass du den Eindruck hast, dass sich das, was wir als akzeptables Risiko ansehen, so in der Gleitschirm-Szene schleichend verschoben hat. Woher kommt dieser Eindruck?

[00:02:43] **Marcel Dürr:** Ja, dieser Eindruck, der hat sich tatsächlich über die letzten Monate, wenn nicht Jahre entwickelt.

[00:02:50] Und ich denke, dass Social Media ein Thema ist. Wenn man auf Facebook vielleicht am Tag sagt, dass man dazu so ein Crash-Video gesehen hat, dann werden ja immer mehr aufgespielt. Und der Algorithmus erkennt es dann und promotet es wahrscheinlich immer mehr, sodass ich immer häufiger den Kopf geschüttelt habe. Und das Ganze hat sich mit der Realität natürlich dann auch abgeglichen. An Tagen, an denen ich selbst zu dem Schluss kam, es ist eigentlich grenzwertig, fliegen zu gehen, dass man dann im Live-Tracking aber sieht, dass da in Kössen 80 Schirme in der Luft hängen. Und ich mich dann gefragt habe, liege ich falsch? Sind das die anderen oder habe ich so eine andere Einschätzung des Risikos? Wahrscheinlich spielen da mehrere Punkte zusammen. Einmal das Thema, weiß ich überhaupt, welches Risiko ich eingehe oder ignoriere ich es einfach, weil heute Sonntag ist und ich gerne fliegen gehen möchte.

[00:03:41] Aber das hat mich sehr beschäftigt. Ich bin selbst Verkehrspilot und fliege seit 27 Jahren sowohl Gleitschirm- als auch Verkehrsflugzeuge. Und wenn ich diese beiden Welten miteinander vergleiche, dann fällt mir das einfach sehr krass auf, weil die Verkehrsfliegerei gefühlt eigentlich, was das Risiko angeht, eher konservativer noch geworden ist. Während im Gleitschirmsport sich das Ganze immer mehr in eine Richtung bewegt hat, dass wir bereit sind, mehr Risiken einzugehen, dass an Tagen geflogen wird, an denen wir vor zehn Jahren wahrscheinlich noch nicht mal drüber nachgedacht hätten, fliegen zu gehen. Und so die Grenzen schleichend immer weiter verschoben werden. Natürlich auch durch Top-Piloten, was völlig in Ordnung ist. Aber durch die mediale Präsenz eben auch. Auch der Normalpilot immer mehr in die Richtung kommt, dass er sagt, das möchte ich jetzt auch probieren.

[00:04:30] Das scheint ein guter Flugtag zu sein. Und da habe ich mich einfach gefragt, ob in der breiten Masse den Leuten das Risiko eigentlich bewusst ist, unter denen sie da Gleitschirmfliegen gehen. Und das hat sich über die letzten Monate dann derartig aufgestaut, dass ich das Gefühl hatte, ich muss das jetzt mal zur Diskussion stellen. Einfach für mich auch, um zu hören, ob meine Meinung jetzt völlig kontrovers ist. Oder ob vielleicht noch andere das genauso sehen.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Nun bist du ja auch ein sehr durchaus ambitionierter Gleitschirmpilot. Du machst vor allem auch ganz tolle Hike-and-Fly-Abenteuer teilweise mit auch recht abenteuerlichen Routenwahlen. Und wo du dann deine Camps aufschlägst und sowas. Machst tolle Videos dazu. Bist natürlich damit auch jemand, der andere vielleicht dazu verleiten könnte, sowas zu machen. Jetzt sagst du aber auch, du bist Linienpilot und da aus der Linienfliegerei, kennst du genaue Rahmen, die einem da gesetzt werden. Welche Risiken man eingehen darf oder wie man mit bestimmten Risikosituationen umgeht. Gab es für dich eigentlich schon mal Situationen, wo du als Gleitschirmflieger mit Gleitschirmflieger-Hirn gesagt hast oder Gleitschirmflieger-Herz gesagt hast, ich gehe jetzt starten. Aber dann dein Linienpiloten-Hirn ein No-Go gesetzt hat und gesagt hat, nee, da ist das Risiko zu groß, das machst du jetzt nicht.

[00:05:52] **Marcel Dürr:** Ja, die Situation, die gibt es tatsächlich immer wieder. Ja, und interessanterweise sind sie häufig halt dann, wenn man sich Ziele gesetzt hat. Das muss jetzt gar nicht sein, ich fliege heute besonders weit, sondern vielleicht ist es auch nur, ich möchte heute an den und den Punkt hinfliegen. Und dann ist man natürlich prinzipiell gewillt und verleitet, das zu tun. Und dann ändern sich vielleicht die Wetterbedingungen oder das wird labiler, als man das eigentlich vermutet hat, der Wind wird stärker.

[00:06:21] Und das sind schon oft Punkte, wo ich mich dann frage, fliege ich jetzt noch sicher oder will ich das einfach nur? Und meistens habe ich für mich gemerkt, wenn so die Hoffnung dazukommt, ich hoffe, es wird wieder besser, dann ist so der Punkt erreicht, wo ich mich hinterfrage, ist das eigentlich noch gut, was ich da gerade mache? Und versuche das dann, mich quasi aus der Situation rauszunehmen und mir vorzustellen, ich sitze jetzt irgendwie zu Hause am Schreibtisch und hätte die Situation vor mir, wie würde ich damit umgehen? Und da falle ich dann, glaube ich, hin. In das Airliner-Denken zurück und komme oft an den Punkt, wo ich sage, ja, das ist eigentlich nicht mehr vertretbar, was ich da mache. Und dann ändere ich in Klammer meistens auch den Plan und versuche vernünftig zu sein.

[00:07:08] Immer klappt es nicht, muss man auch dazu sagen. Wir sind alle Menschen, wir unterliegen all diesen Verführungen und das geht mir nicht anders. In der Linienfliegerei

[00:07:16] **Lucian Haas:** gibt es ja, soweit ich es zumindest verstehe, gibt es ja sowas wie echte Go - und No-Go-Grenzen, wo du sagst, bei bestimmten Sachen, da fliege ich da einfach nicht mehr hin oder dann starte ich, einfach nicht oder sowas. Hast du für dich selbst, hast du dir selber so auch fürs Gleitschirmfliegen echte No-Go-Grenzen gesetzt, wo du sagst, die habe ich quasi ab und sage, wenn da No-Go steht, dann ist es für mich einfach gegessen?

[00:07:40] **Marcel Dürr:** Genau, also die habe ich auch schon lange. Also der große Vorteil in der Berufsfliegerei ist ja, dass wir, wie du schon gesagt hast, so Standardverfahren haben, wo im Prinzip das Wissen von Hunderten und Tausenden von Piloten und allen Unfällen mit eingeht, um eben Situationen möglichst sinnvoll im Voraus durchdacht zu haben und auch einem, der jetzt quasi anfängt, wenn er dieses Verfahren genauso macht, dann wird er mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine gute Entscheidung treffen. Er muss es nämlich nicht neu entscheiden, sondern da haben schon jede Menge Experten und Erfahrung ist in dieses Verfahren eingeflossen und somit kann er sich recht sicher sein, dass das auch zum Ziel führt. Das haben wir beim Gleitschirmfliegen leider nahezu gar nicht und jeder ist so ein bisschen sicher, dass er das auch zum Ziel führt. Er hat ein bisschen auf seine eigene Erfahrung und vielleicht die von fünf Fliegerkameraden, die er irgendwo am Stammtisch mitbekommen hat, angewiesen und macht natürlich sehr viel mehr Fehler selbst.

[00:08:34] Und ich glaube, das ist tatsächlich ein Problem, was wir da haben. Deshalb habe ich mir versucht, so eigene Verfahren zu machen, die im Prinzip dasselbe erfüllen. Wie du sagst, klare Grenzen und die meisten Grenzen habe ich tatsächlich in der Vorbereitung bei mir. Ich schaue also schon mal. Wo sind Risiken? Und da ist meiner Ansicht nach der Wind das Größte, weil wir können ihn nicht sehen. Der ist dann auf einmal da und dann sind wir mitten in der Situation drin. Also wenn ich auf Höhenwindkarten mehr als 25 km/h sehe, ist der Tag eigentlich gelaufen. Da gucke ich

gar nicht weiter. Das ist für mich eine No-Go-Entscheidung. Oder auch am Startplatz. Aber erfahrungsgemäß, wenn man erstmal auf dem Berg steht, ist die Verführung deutlich größer, dass man dann doch startet.

[00:09:21] Insbesondere, wenn noch Gruppendynamik und so weiter dazukommt, deshalb versuche ich eigentlich meine Regeln schon so eng zu haben und die Tage so selektiv auszusuchen, dass ich erst gar nicht losgehe. Dann ist es deutlich leichter zu sagen, ich bleibe einfach daheim.

[00:09:34] **Lucian Haas:** Warum, glaubst du, gibt es im Gleitschirmbereich diese No-Go's nicht so? Warum wird das als Kultur nicht gelebt? Sind wir einfach zu individualistisch eingestellt? Oder ist das eine Ausbildungsgeschichte?

[00:09:50] **Marcel Dürr:** Beides vielleicht. Aber es ist schwer zu sagen. Ich meine, es gibt natürlich auch bei den Verkehrspiloten gibt es gute und weniger gute. Da orientiert man sich tendenziell eher am unteren Standard und legt die Verfahren so aus, dass der gute, sag ich mal, halt etwas mehr Puffer nach oben hat, aber auch der nicht so gute immer noch sicher unterwegs sein kann. Beim Gleitschirmfliegen ist es halt, natürlich ist es ein Hobby, das ist alles nicht so eng geregelt, das ist auch klar. Und ich halte auch nichts davon zu sagen, man darf generell über 30 km/h nicht fliegen. Das muss ja jeder am Ende selbst entscheiden und sich seine persönlichen Limits machen. Und wenn jemand viel trainiert und da sehr gut dabei ist, ist es ja durchaus auch möglich, dass der höhere Limits haben kann, als jemand, der nur dreimal im Jahr fliegen geht.

[00:10:37] Also es ist sehr wahrscheinlich so. Ja, insofern schwer zu sagen, ob das sinnvoll ist, da harte Limits irgendwo zu etablieren. Jetzt sagst du aber, dass

[00:10:48] **Lucian Haas:** Risiko-Level oder die Risiko-Akzeptanz der Menschen vielleicht nicht so gut ist. Verschiebt sich irgendwie dahin, dass wir bereit sind, mehr Risiko einzugehen? So im großen Durchschnitt der Gleitschirmszene, das, was du beobachtest. Wäre es da nicht sinnvoll, wirklich ernsthaft über irgendwelche Möglichkeiten nachzudenken, wie man solche No-Gos vielleicht stärker in den Köpfen verankern könnte?

[00:11:12] **Marcel Dürr:** Das finde ich auf jeden Fall gut. Also ich glaube, es wäre sinnvoll, dass man so eine Art Entscheidungshilfen bietet. Gar nicht als harte Limits. Aber dass man die Leute vielleicht auch durch konkrete Fragen genauer auf dieses Thema stößt. Dass man sich Gedanken macht, was sind denn meine persönlichen Limits. Und ich glaube, die Luft ist einfach ein Medium, was sehr verführerisch ist. Es gab einen interessanten Vergleich mal mit Bergsteigern. Also wenn man jetzt einen sieht, der eine extreme Kletterroute klettert, dann sagen wir als Amateure natürlich auch, boah, krass. Aber wir würden nie auf die Idee kommen, dieselbe Route zu klettern. Und wenn wir einen tollen Flug sehen an einem krassen Tag, dann ist die Verleitung aber groß, das am nächsten Tag trotzdem zu probieren.

[00:11:59] Weil die Luft genauso durchsichtig ist wie an den Tagen davor. Und ich glaube, das macht es oft so schwierig, dass man eigentlich gar nicht so plakativ sieht. Das ist jetzt ein gefrorener Steilwand, die ich da hochklettern muss. Da sagt jeder, ja klar, das ist nicht meine Liga. Aber die Luft sieht doch irgendwie immer ähnlich aus. Und selbst als Experte kann man sie nicht immer so genau einschätzen. Und das macht es, glaube ich, am Ende doch so schwierig. Du

[00:12:24] **Lucian Haas:** hast gesagt, man hat gesehen, da ist jemand geflogen. Also der eine hat gesehen, da ist die Wand hochgeklettert, aber hat auch die Wand gesehen. Der andere hat gesagt, da ist jemand geflogen, aber hat die Luft nicht gesehen, die dabei ist. Wie könnte man Luft für die Leute sichtbarer machen? Oder die Bedingungen sichtbarer machen? Weil man sieht ja diese Flüge. Man sieht sie auf Social Media, man guckt in XContest rein und sieht nur, da wurde geflogen. Aber man sieht halt nichts über die Bedingungen. Siehst du Möglichkeiten, wie man da immer noch etwas mehr erfahren könnte, dass man das zumindest besser einordnen kann?

[00:13:00] **Marcel Dürr:** Also ich finde es ja immer schön, wenn die Leute was dazu schreiben in den Kommentaren. Aber auch diese natürlich sehr subjektiv. Wenn ein Top-Pilot schreibt, es waren entspannte Bedingungen, dann heißt es ja noch lange nicht, dass der Sonntagsflieger das auch als entspannt empfinden würde. Insofern bleibt es natürlich subjektiv. Aber die Wetter-Apps sind ja doch eher, auf die Randdaten ausgelegt. Und wenn die einen sehr guten Tag, einen Tag ankündigen, dann ist es immer noch sehr schwierig, auch für mich noch, nach vielen Jahren jetzt zu sagen, ist das jetzt wirklich ein entspannter, schöner Tag zum Fliegen? Oder ist es halt einer, der krasse Bedingungen hat? Natürlich gibt es Anzeichen dafür, aber ich glaube, das ist einfach für den auch wenig Flieger sehr schwierig so

einzuschätzen. Also da würde ich mir auch Möglichkeiten wünschen, dass die Tage mehr nach ihrer,

[00:13:51] sagen wir mal, angenehmen oder eingeteilt werden würden oder klassifiziert werden, wie angenehm ist denn so ein Tag zu fliegen. Da gibt es jetzt ja schon erste Ansätze. Aber inwieweit die tatsächlich auch der Realität entsprechen, ist natürlich schwer jetzt schon zu beurteilen.

[00:14:08] **Lucian Haas:** Lass uns mal so ein bisschen drüber sprechen, über dieses Verschieben der Risikowahrnehmung, wie du es darstellst. Dafür kannst du eine ganze Reihe von Gründen geben. Manche hast du auch in deinem Post selber dort aufgeführt. Gehen wir so mal ein bisschen durch. Eine Sache, die du genannt hast, ist so dieser, nach armer Effekt, weil man so viel auf Social Media eigentlich so viel Tolles sieht oder auf XContest irgendwelche tollen Flüge sieht und sagt, okay, wenn die geflogen sind, dann will ich auch. Hatten wir ja gerade auch schon. Diese ständige Sichtbarkeit, dass andere auch fliegen. Ist das wirklich etwas, was unsere Risikobereitschaft erhöht?

[00:14:48] **Marcel Dürr:** Es gibt ja praktisch kaum mehr einen Tag, wo keiner fliegt. Das ist das, was mir aufgefallen ist. Möglicherweise war das ja vor 15 Jahren schon genauso, aber man hat es nicht so. Plakativ gesehen.

[00:15:00] Insofern sind selbst Tage, die man selbst vielleicht als grenzwertig einstuft, muss man, wenn man schaut, erkennen, es gibt doch Leute, die da fliegen und die fliegen vielleicht sogar weit. Und dann stellt man sich natürlich die Frage Okay, es wäre vielleicht doch gegangen. Vielleicht habe ich das zu eng gesehen und ist, glaube ich, dadurch eher bereit, das nächste Mal auch noch 5 km/h mehr Wind zu akzeptieren, weil man hat ja gesehen, es hat mehr Potenzial, als man erst mal gesehen hat, was man aber natürlich nicht sieht, wie der Flug war und ob es letzten Endes ist die Aussage ja nur Es hat diesmal geklappt. Das heißt ja nicht, dass es deswegen sicher war. Und das ist, glaube ich, der Trugschluss, der da entstehen kann von diesen Einzelfällen. Und die anderen sehen wir auch nicht, die nach drei Kilometern in den Bäumen hängen.

[00:15:46] Die registriert man nicht im Extrakontest oder abends, wenn man da reinschaut. Insofern bleiben wir eh nur die, die überlebt haben, sage ich mal überspitzt übrig. Also ich möchte das Ganze gar nicht auch verteufeln. Ich finde Extrakontest ja eine super Sache. Genauso Live Tracking. Man kann da ja auch sehr viel mitnehmen und lernen. Deswegen hat es durchaus seine Berechtigung. Ich glaube, wir müssen uns eher kritisch fragen, inwieweit beeinflusst das Ganze unsere Maßstäbe? Und wie lassen wir uns davon anstecken und unser gesundes Urteilsvermögen nach einem Wettercheck dadurch beeinflussen? Weil wir wissen, bei viel krasserem Bedingungen, gestern ist ja auch einer da lang geflogen. Aber das soll eben noch lange nicht heißen. Das kann ich deswegen auch sagen. Das muss man sich auch sicher machen.

[00:16:27] **Lucian Haas:** Aber du würdest schon sagen, Extrakontest hat auch so eine, zumindest eine Seite. Das ist so gewissermaßen der Sicherheitsfluch für die Gleitschirmszene, weil man nur sieht, da ist jemand geflogen und der ist auch gelandet und hat seinen Flug hochgeladen. Und dann scheint es in irgendeiner Weise auf den ersten Blick ja sicher gewesen zu sein. Und dann würde man sagen, dann gehe ich halt auch fliegen bei ähnlichen Bedingungen. Und wenn das nicht nur einer gesehen hat, sondern fünf gesehen haben, dann gehen die fünf vielleicht fliegen. Und dann sehen wir beim nächsten Mal. In der Szene sehen noch mehr, dass noch mehr geflogen wurde. Und so setzt sich das fort, dass dann dadurch sich so diese Sicherheitsmarge vielleicht langsam verschiebt. Weil man immer nur sagt, immer mehr fliegen ja auch, also gibt ja so die Sache, dass man hält.

[00:17:12] Früher wurde bei, sagen die Leute, früher wurde bei Föhn nie geflogen. Heute gibt es keinen Föhntag, wenn er nicht wirklich extrem ist, an dem nicht doch irgendwo geflogen wird. Und die Leute sagen, ja, ja, in dem Bereich war ja nicht ganz so schlimm. Oder letzten Endes, ich bin ja immer hoch geflogen und dann hatte ich kein Problem mit dem Nordföhn unten im Tal oder sonstiges was. Und dann werden halt da die weiten Strecken geflogen, weil natürlich die thermischen Bedingungen bei Nordföhn teilweise sehr gut sind auf der Südpenseite.

[00:17:38] **Marcel Dürr:** Ja, also gerade Föhn finde ich ist ein super Beispiel. Und ich glaube, gerade da, ja, wenn man sich vor 15 Jahren, da sind wahrscheinlich auch Leute geflogen bei föhnigen Lagen. Und heute siehst du halt Braunegg, Kössen geht immer, ist ja der O-Ton. Da sind dann halt viele. Viele Leute, ja. Und natürlich haben wir bessere Wetter-Apps und sehen vielleicht genauer, wo der Wind durchbricht und wo nicht.

[00:18:03] Inwieweit man das jetzt aber wieder diese Sicherheitsmarge ausnutzt, ist ja die andere. Wir gehen schon mehr an die Grenzen, weil wir jetzt glauben, in dem abgeschirmten Bereich können wir fliegen. Aber machen wir das nur, weil heute Sonntag ist und wir Zeit haben? Oder wirklich, weil es heute mit den Daten sicherer ist, als es damals war? Und jetzt sehen die Leute, die nicht gegangen sind, es fliegen 50 Leute. Also scheint es zu gehen. Ja, die Masse gibt dem Ganzen recht. Was passiert, sieht man im Live-Tracking sowieso nicht. Und am nächsten Tag mit ähnlichen Bedingungen sind sie auch dort. Und ich glaube, das ist eben dieser Gewöhnungseffekt, der dadurch entsteht. Aber ob das wirklich gut ist und sicherer als damals, da habe ich trotzdem meine Zweifel. Im

[00:18:44] **Lucian Haas:** Grunde kannst du ja sagen, jeder Flug, der nicht geflogen wird, ist ein sicherer Flug. Also, die Leute stehen am Boden, dann kannst du sagen, okay, wer nicht geflogen wird, steigt natürlich die Sicherheit insgesamt und man hat weniger Flugunfälle. Zumindest, wenn dann gar nicht mehr geflogen wird. Wenn ganz wenig geflogen wird und die Leute untrainiert sind, dann steigt vielleicht das relative Risiko dann auch damit wieder entsprechend an.

[00:19:08] **Marcel Dürr:** Das stimmt. Aber darum soll es jetzt ja eigentlich gar nicht gehen, dass wir nicht fliegen. Es gibt ja genug Tage, an denen man fliegen kann. Also signifikant finde ich halt sind Wochenendtage. Da ist es ja mittlerweile fast wirklich egal, wie das Wetter ist. Es wird immer geflogen. Und das ist eben der Punkt, der mich stört. Weil es wird, glaube ich, geflogen, weil Wochenende ist. Und die Leute Zeit haben und unbedingt fliegen wollen, nicht weil das Wetter gut ist. Unter der Woche ist das eigentlich nicht so. Da haben natürlich weniger Leute Zeit, das ist klar. Aber wenn gute Tage sind, sind ja trotzdem viele Leute in der Luft. Also, da wird, glaube ich, genauer drauf geachtet, ist jetzt wirklich gutes Wetter und sie gehen dann bewusst. Aber am Wochenende hat man halt frei und dann geht man halt fliegen und guckt, wo es am wenigsten schlimm ist. Und da fährt man dann hin. Und da bin ich mir eben nicht so ganz sicher, ob die Leute, die man dann da sieht.

[00:19:54] Ob die zum einen sich bewusst darüber sind, unter was für Bedingungen sie gerade fliegen und zum Zweiten, ob es halt nicht nur oder zum großen Teil auch dieser Lemming-Effekt ist, der dann da mit zum Tragen kommt.

[00:20:08] **Lucian Haas:** Ich meine, gibt es, glaube ich, viel, dass auch Leute, die haben vielleicht noch Familie oder sonst was, die schaufeln sich ein Wochenende frei oder gibt es ja genauso, wenn du irgendwelche Flugausflüge machst mit Flugschulen oder mit Clubs, da hat man diese eine Woche Urlaub sich genommen. Man weiß. Im Sommer muss ich noch mit der Familie unterwegs sein. Das ist jetzt meine Fliegerwoche. Und dann wird natürlich auch bei halbseitigen Bedingungen irgendwie versucht, jedes kleine Wetterfenster noch zu nutzen, weil man sagt, man muss zumindest in die Luft gekommen sein. Sonst hat man ja keinen Fliegerurlaub in der Form gehabt und fährt dann sehr enttäuscht vielleicht nach Hause, weil man sagt, das eigentliche Ziel wurde nicht erreicht.

[00:20:45] **Marcel Dürr:** Also Fliegen nach Terminkalender finde ich, ist prinzipiell halt schon irgendwie kritisch. Wenn ich sage, ich habe in der Woche Urlaub. Und dann muss ich halt ja die Bedingungen nehmen, die da sind, wenn ich jetzt noch was gebucht habe, vielleicht an einem fixen Ort bin. Es ist einfach schwierig und ich glaube, da ist es einfach ein kritischer Sport. Und gerade da erhöhe ich ja schon von Anbeginn an meine, mein Risiko, wenn ich jetzt bei solchen Bedingungen loslege. Fehlerketten. Das ist ja selten eine Sache, die zu einem Unfall führt, aber wenn ich jetzt schon bei nicht idealen Bedingungen loslege, dann habe ich ja schon mal das erste Glied eigentlich sicher gesetzt. Dann muss nur noch zwei, drei andere Sachen dazukommen und schon passiert was. Und das sehe ich halt als sehr kritisch. Ja, und es ist halt nicht wie Fahrradfahren und das wird, glaube ich, oft verwechselt.

[00:21:33] Gerade bei Anfängern, die fahren Fahrrad, die gehen laufen, die gehen wandern und sie fliegen halt auch Gleitschirm und vielleicht wird es bei vielen einfach nicht Respekt mit genügend Respekt behandelt, das Thema, dass Fliegen einfach eine ganz andere Liga ist und man da ganz anders rangehen sollte. Und das fällt mir, sage ich jetzt mal, in meinem beruflichen Background einfach bei ganz vielen Leuten auf, dass sie das in meinen Augen viel zu lax angehen.

[00:22:02] **Lucian Haas:** In einem Kommentar zu deinem Facebook-Post schrieb einer, er hat ja diesen Eindruck, dass Gleitschirmfliegen halt auch so einen Suchtcharakter hat und die Leute so ein bisschen Junkies danach sind, auch mal wieder in die Luft zu kommen. Und allein aus diesem Suchtcharakter heraus diesen Endorphinschock kriegen zu wollen im Hirn. Ja. Und damit auch bereit sind, viel größeres Risiko einzugehen. Ist da was dran?

[00:22:29] **Marcel Dürr:** Ja, glaube ich schon. Ja, ist sicherlich was dran. Und dann ist der Schritt zu sagen, es ist jetzt nicht perfekt, aber ich kann ja trotzdem fliegen, der ist sicherlich nicht mehr so groß und das am Anfang sicherlich noch größer. Wenn man das einige Male gemacht hat, dann wird man merken, dass diese Flüge im Nachhinein nicht so toll gelaufen sind, weil man immer wieder in Bedingungen unterwegs war und dann in der Luft vielleicht sogar Angst hat. Oder in gefährliche Situationen kamen und dann wird man irgendwann ja mit der Erfahrung auch zurückrudern und sagen, das ist jetzt vielleicht blöd, ich wäre gern geflogen, aber was habe ich denn von dem Flug? Aber das ist, glaube ich, ein Prozess, den jeder für sich selbst durchmachen muss. Ja, da kann man viel drüber reden, aber am Ende, glaube ich, hat es wenig, fruchtet es wenig, bis man es nicht selber ein paar Mal erlebt hat.

[00:23:18] Nun könnte man ja

[00:23:19] **Lucian Haas:** auch argumentieren, um beim Fliegen weiterzukommen, muss man sich ja auch bestimmten extremeren Situationen mal aussetzen. Ja. Ich kann natürlich immer in ruhiger Luft Abgleiter machen, werde aber nie das Thermikfliegen oder nie das Fliegen in turbulenterer Luft lernen, werde nie das wirkliche aktive Fliegen lernen. Man kann das immer noch Fliegen nennen und es gibt auch Leute, die wirklich so fliegen und damit sehr glücklich sind und das ist auch vollkommen berechtigt. Gleichzeitig, wenn man sagen will, okay, man will weiterkommen, muss man auch immer mal wieder über bestimmte Grenzen drüber gehen. Oder mal was ausreizen und sagen, okay, jetzt, das ist vielleicht noch nicht ganz meine Könnensliga, aber um da überhaupt rein trainieren zu können, muss ich mich auch dementsprechend dem ein bisschen aussetzen.

[00:24:06] **Marcel Dürr:** Absolut, ja. Bin ich ganz bei dir, weil ich bin ja auch ambitioniert und es geht nicht, also man muss seine Grenzen ja weiter verschieben, wenn man sich steigern möchte, das ist ganz klar. Ich glaube, das Wichtige ist, dass das in einem kontrollierten Rahmen stattfindet. Ja. Also wenn ich jetzt gerade den Schein gemacht habe. Dann zu sagen, ich muss an einem Hammetag im April jetzt versuchen, meinen ersten Streckenflug zu machen, ist vielleicht nicht der richtige Ansatz. Genauso wenig, wie man direkt nach dem Schein auf einen D-Schirm wechseln würde. Also es muss, glaube ich, schon in kleineren Schritten passieren. Das Schwierige ist sicherlich für den Einzelnen einzuschätzen, ist jetzt der Schritt groß zu groß oder ist er noch akzeptabel? Und da, glaube ich, bedarf es natürlich Erfahrung und Wissen.

[00:24:52] Was man gerade tut und das ist sicherlich eine der größten Herausforderungen und wo ich eigentlich ein Defizit sehe, ist, dass wir als Piloten, wenn wir jetzt auf die Welt losgelassen werden, eigentlich kaum mal was über Risikomanagement oder sowas lernen. Wie gehe ich denn mit sowas um? Wie ordne ich so Situationen ein und da sehe ich wirklich große Defizite, dass Leute unnötig große Risiken eingehen für eigentlich keinen wirklichen WLAN-Lernerfolg, noch dass man damit weiterkommt. Sondern ganz im Gegenteil, da entstehen dann Negativ-Erfahrungen, die einen eher wieder zurückwerfen. Und da haben wir in der Airline-Fliegerei eigentlich ein ganz gutes System, wo wir uns bei jeder Entscheidung überlegen, was ist das schlimmstmögliche Ereignis, was jetzt passieren könnte und wie hoch ist die Eintrittswahrscheinlichkeit.

[00:25:42] Und die zwei werden quasi gegeneinander gesetzt und man kann keine Entscheidungen treffen, die 100 Prozent sicher sind, außer man bleibt am Boden. Also ein gewisses Risiko muss man eigentlich haben. Aber es sollte sich maximal in dem gelben Bereich dazwischen aufhalten, also nicht in den roten Bereich kommen. Und wenn jetzt der Maximalschaden ist, dass ich abstürze, weil ich mir überlege, kann ich jetzt in dieses Lee reinfliegen, bin mir nicht sicher, ob der Wind zu stark ist und mir überlege, was das Schlimmste ist, was passieren kann. Okay, der Schirm klappt ein und ich stürze ab, das möchte ich nicht, ist also im roten Bereich. Wie schaffe ich es oder wie wahrscheinlich ist, dass das Ganze passiert, kann ich vielleicht schwer einschätzen, aber es ist durchaus möglich. Insofern ist das Risiko zu groß, da rein zu fliegen. Jetzt muss ich mir überlegen, was kann ich tun, um dieses Risiko zu verkleinern?

[00:26:29] Und da wäre beispielsweise entweder eine Möglichkeit, ich gucke, dass ich höher fliege, dass ich erst mal an die andere Seite fliege oder wie auch immer, dass ich versuche, meine Entscheidung so in die Richtung zu verändern, dass sie in einem akzeptablen Risikobereich bleibt. Und damit garantiere ich dann auch, dass meine Schritte nicht zu groß sind und ich nicht zu große Risiken eingehe.

[00:26:50] **Lucian Haas:** Aber das ist ja vielleicht für Gleitschirmfahrer. Ja.

[00:26:52] **Marcel Dürr:** Das ist für

[00:26:52] **Lucian Haas:** Gleitschirmflieger relativ schwierig. Also wenn ich das so sehe, die Leute machen eine Ausbildung, da kannst du heutzutage schon, je nachdem, was für Wetterbedingungen du hast, du kannst im Grunde nach zwei Wochen fertig sein. Hast dann deinen A-Schein, kannst dann frei fliegen, wie du eigentlich willst, darfst zwar offiziell noch nicht groß auf Strecke gehen oder sowas, aber darfst dir jede Flugbedingung selber auswählen, wann gehst du in die Luft. Dann bist du vielleicht in irgendeinem Vereinsumfeld oder, noch nicht mal Verein, aber in einem Social-Media-Umfeld oder sowas. Ja. Wo du dann auch siehst, die Leute sagen, heute ist ein Superflugtag, aber der Superflugtag ist vielleicht der Superflugtag, weil es ein thermisch starker Tag ist, mit einem starken Gradienten und einer Basis, die sehr hoch geht, das heißt dann aber auch starker Talwind in den Alpen oder starke Turbulenzen auch im Flachland.

[00:27:39] Das sehen die Leute aber nicht, weil sie auch die Erfahrung noch gar nicht haben und sehen aber trotzdem nur aus ihrem Umfeld heraus die Botschaft ist, das ist ein guter Flugtag. Ja, genau. Wie könnte man in so einer Szene anfangen, differenzierter zu denken, so dass auch solche Leute, die vielleicht noch nicht so erfahren sind, da besser mitgenommen werden oder angeleitet werden oder sowas?

[00:28:03] **Marcel Dürr:** Siehst du da Möglichkeiten? Also ich glaube, es ist sehr schwierig, weil man, also es ist glaube ich eine sehr starke Typenfrage, wer auf solche Warnungen in Anführungszeichen reagiert und wer nicht. Ich glaube, wir müssen zwei Sachen unterscheiden. Einmal hat der Pilot das Wissen, dass er weiß, bei dir in der Wetterlage, sagen wir mal als Beispiel eine Nordostlage, da hat man vielleicht schon mal gehört, da ist vielleicht ein bisschen böiger Wind dabei, aber wie weit kann ich das einschätzen? Das ist erstmal starke Thermik gemeldet, der Tag sieht in der Wetter-App gut aus, aber ob ich jetzt dem gewachsen bin, ist ja nochmal eine andere Entscheidung. Also erstmal ist das Wissen da, dass ich weiß, was mich da erwartet, ist der erste Punkt. Und der zweite Punkt, habe ich das Können, dass ich in solchen Bedingungen fliegen kann, so Stichwort aktives Fliegen.

[00:28:56] Und dann ist der dritte Punkt und das ist glaube ich der schwierigste, dass ich diese Sachen zusammenbringe.

[00:29:03] Bei uns nennt man das Situational Awareness, also das Lagebild, dass ich beurteilen kann, wo bin ich jetzt, wo werde ich in einer halben Stunde sein und welche Faktoren beeinflussen diesen Flug, wie oder wie auch nicht. Und da brauchst du natürlich eine gewisse Selbstkritik. Selbstreflexion, auch einen ehrlichen Umgang mit sich selbst, kann ich denn ich jetzt als Pilot heute fliegen gehen, sind die Bedingungen so, dass ich das kann und gehe ich, weil Fritz, Franz und Lisa heute sich dafür entschieden haben und ich gehe halt mit. Und das ist glaube ich schon mal ein ganz schwieriger Punkt, aber wie, also ich merke es bei mir oft oder wenn man den DAV-Wetterbericht liest, steht am Sommer öfter mal drin, nur für erfahrene Piloten können grenzwertige Bedingungen sein und sowas. Ich für mich nehme sowas sehr ernst. Ja. Ja. Und dann überlege ich mir schon das ein oder andere Mal, hm, ja okay, dann gehe ich vielleicht nicht, auch wenn das vielleicht jetzt für meinen Erfahrungsstand gar nicht geschrieben wurde.

[00:29:56] Jemand anders, der überliest das und geht halt trotzdem, sagt dann, küssen geht's immer. Ja und insofern ist es glaube ich so eine individuelle Entscheidung und schwierig die Leute da in die Hand zu nehmen, weil der eine möchte es hören oder ist da empfänglich für, weil er diese Information für wertvoll hält und der andere sagt, naja, so schlimm wird es schon nicht sein, bin ich schon mal geflogen bei so Wetter. Ja. Also insofern glaube ich, kann man da keine pauschale Empfehlung geben, weil es zu individuell ist. Das macht es ja so schwierig.

[00:30:25] **Lucian Haas:** Gerade wenn man das Wetter sich anguckt, ist ja vielleicht auch etwas, wo du sagst, akzeptieren wir mehr Risiken, hängt ja vielleicht auch damit zusammen, wie das Wetter sich entwickelt, also die grundsätzlicher Wettercharakter. Ich finde schon, dass man mittlerweile sagen kann, der Klimawandel zeigt sich jetzt mittlerweile auch schon im Wettercharakter, nicht nur mit größeren Temperaturen, sondern auch teilweise, neuen Bedingungen, wie wir sie vielleicht vor 20 Jahren noch nicht fliegerisch hatten oder nur an ganz seltenen Tagen oder nur an ganz seltenen Jahren mal, wo man sagt, es gab schon mal 2003 ein sehr trockenes Jahr oder sowas und ein sehr heißes, aber danach kamen ganz viele, die nicht mehr so waren, aber jetzt haben wir schon mehrere Jahre in Folge, mal mehr, mal weniger, aber auch sehr, sehr trockene, im Sommer sehr trockene Jahre, wo wir damit entsprechend hochreichender Thermik, aber auch entsprechend starken Turbulenzen und sowas zu kämpfen haben.

[00:31:16] Vielleicht ist auch die Gleitschirmszene darauf noch gar nicht so richtig eingestellt. Was meinst du?

[00:31:21] **Marcel Dürr:** Ja, könnte ja auch ein Punkt sein, also gerade diejenigen, die schon länger fliegen, es gab ja schon immer Hammertage und die, vielleicht hat man nicht akzeptiert, dass sich schleichend halt auch das Wetter geändert hat und ein Hammertag, wie er 2003 war, halt nicht mehr vergleichbar ist, wie er heute im Wetterbericht aussieht. Ja, das ist halt vielleicht heute im Hochsommer. Ja, das ist halt vielleicht heute im Hochsommer. Ist mir jetzt aufgefallen, ist nicht mehr meine Lieblingszeit, also ich fliege tatsächlich mittlerweile lieber im Frühjahr und im Herbst, weil die Bedingungen deutlich angenehmer sind. Also mein Geheimtipp ist ja der März mittlerweile, da habe ich eigentlich die schönsten Flügel im Jahr, da ist kaum Wind, auch über Tage, Windstille, gute Thermik, so diese Hochsommermonate, die sind fast immer irgendwie winddurchsetzt und die Bedingungen so, dass vom Wetterbericht schon denke ich, boah, wird das was oder muss man sich das geben?

[00:32:14] Ja, und das ist vielleicht... Das ist auch ein Punkt, wo man langsam mal umdenken muss und sich, klar, es sind die längsten Tage, wenn man Rekorde fliegen will, sind das die Tage, an denen man das machen kann, ja, aber die Bedingungen sind vielleicht halt auch nicht mehr so, wie sie noch vor 15 Jahren waren, sondern sie sind schleichend extremer geworden und den Bedingungen muss man fliegerisch natürlich auch erstmal gewachsen sein.

[00:32:36] **Lucian Haas:** Müssten wir da in der Szene Aufklärung betreiben? Also im Grunde sagen Leute, das Fliegerjahr, früher hieß es halt, also viele im Winter sind sie gar nicht geflogen. Jetzt haben sie so langsam, sind sie aufgetaut oder haben mal ausgepackt, die Harten sind natürlich auch im Winter noch geflogen, aber viele so Normalpiloten, ja, frühestens im März haben sie mal wieder gestartet, aber das eigentliche Flugfenster für die war meistens so Mai bis September und dann wurde so langsam wieder eingemottet, manche sind noch in die Dolomiten gefahren, um den September, Oktober noch mitzunehmen und das war es dann so ungefähr, aber dass man heutzutage sieht, eigentlich kann man A, das ganze Jahr fliegen und B, so wie du sagst, schön. Da fliegen sogar vielleicht im frühen Frühjahr und im späten Sommer beziehungsweise in den Herbst rein und die eigentlichen Sommerbedingungen, wo es immer heiß oder früher geheißen hat, das sind so die Fliegermonate, dass man sagen muss, vielleicht sollte man sich da ein bisschen anders orientieren und sagen, wirklich nur an den gemäßigten Sommertagen noch fliegen gehen, aber wenn es deutlich über 30 Grad hat, ist es wahrscheinlich auch einfach so turbulent, dass es dann meistens nicht so viel Spaß macht, es sei denn, man schafft es wirklich auf 2500 Meter hoch.

[00:33:46] Das ist jetzt aufs Flachland bezogen, in den Alpen natürlich entsprechend noch mal 1500 Meter höher, wo man sagt, obenrum ist es dann vielleicht A, angenehm von den Temperaturen her und man ist aus der ganzen überhitzten bodennahen Schicht raus, wo es dann wirklich turbulent zugeht.

[00:34:02] **Marcel Dürr:** Ja, das ist ein guter Punkt, aber ich glaube, wir müssen halt unterscheiden, was ist das Ziel des Einzelnen, also der Sonntagsflieger, sage ich jetzt mal, der 20 Flüge im Jahr macht. Für den ist das vielleicht tatsächlich ein Thema oder dass er halt die Mittagszeit mehr meidet, als er es vielleicht früher gemacht hat, eher die Vormittagsstunden und die Nachmittagsstunden, dass das halt noch wichtiger geworden ist. Diejenigen, die, wie gesagt, weit fliegen wollen, die werden natürlich trotzdem die langen Tage nutzen wollen, aber auch da muss man sich, glaube ich, halt das bewusst machen, dass die Bedingungen in diesen Tagen mit mehr Risiko erkaufte werden, als das wahrscheinlich früher häufig der Fall war. Und diese perfekten Tage, die es, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht. Die Erinnerung trübt ja immer, aber gefühlt gab es früher auch im Sommertage, die wenig Wind hatten und gute Thermik und wirklich schön zu fliegen waren, die habe ich in den letzten Jahren, also zwischen Juni und August, eigentlich selten noch gefunden.

[00:35:00] Aber das kann natürlich trügen, wie gesagt, aber möglicherweise ist das halt auch so eine Tendenz, die sich da abzeichnet.

[00:35:07] **Lucian Haas:** Ja, ich glaube, das hat ganz viel mit der zunehmenden Trockenheit einfach zu tun, also der Sommertrockenheit, die wir immer häufiger haben. Ja. Oder teilweise schon, gab ja auch Jahre, wo es schon im Frühjahr, April, Mai unheimlich trocken war und da schon bestial, also aus meiner Sicht teilweise bestialische thermische Verhältnisse manchmal waren, weil man auch gar nicht damit gerechnet hat und wo Leute vielleicht wirklich aus dem Winterschlaf rauskamen und dann anfangen, Thermik zu fliegen und vielleicht eine Thermik wie früher im Frühjahr erwartet hatten und jetzt so eine Trockenheitsthermik im Frühjahr und die ist denen völlig um die Ohren

geflogen und der Schirm damit entsprechend auch. Teilweise heißt es ja jetzt auch so vom Wetter her, dass die Leute sagen, ja, wir haben ja jetzt schon spanische Verhältnisse, aber wenn man nach Spanien guckt, da ist eigentlich in vielen Regionen in der Flieger-Szene vollkommen Usus, dass man sagt, im Sommer, man kann nur bis 11 Uhr fliegen und frühestens ab 17 Uhr, ich meine, in Spanien, das ist noch eine Stunde weiter, also der Tag geht quasi noch eine Stunde länger nach hinten raus, die Thermik setzt auch später ein, dann ist 17 Uhr meistens noch eine super schöne Startzeit und man kann noch zumindest drei Stunden meistens noch wunderschön thermisch fliegen, aber ich habe die Erfahrung ganz genau, dass das so ist.

[00:36:14] Ich habe das auch gemacht, bei uns zumindest jetzt im Juni, Juli, dass man selbst, ich wohne ja in Bonn und da gibt es dann so kleine Fluggebiete in der Gegend, da konnte man teilweise auch jetzt noch 19 Uhr starten und eine Stunde thermisch fliegen und nochmal von 300 Meter auf 1500 Meter aufdrehen und das ging früher glaube ich nicht, sondern das sind auch einfach diese Trockenheitsthermik-Verhältnisse, wo dann auch zum späteren Abend noch so viel Wärme sich auslösen kann, die dann entsprechend aufsteigt, wo man noch tolle Flüge machen kann. Wenn man jetzt nicht sagt, ich will Rekorde fliegen und das überlasse ich mal den tollen Überfliegern, sondern ich will einfach nur schön fliegen für mich, dass es dann sinnvoll sein kann, wirklich zu sagen, ich muss nicht um 13 Uhr am Startplatz stehen im Hochsommer, sondern ich gehe um 17 Uhr, es ist angenehmer den Berg hochzulaufen und es ist angenehmer zu fliegen.

[00:37:02] **Marcel Dürr:** Da gebe ich dir völlig recht, das ist halt glaube ich unpopulär, das muss bei uns glaube ich sich erst etablieren, dass es auch okay ist, sowas zu machen, aber bis jetzt, wenn man nicht bei der stärksten Zeit fliegt, ist man ja quasi schon ein bisschen uncool, weil es würde ja gehen und andere fliegen auch und man wird glaube ich schon komisch angeguckt, wenn man sagt, ja ich gehe erst um 17 Uhr, wie, geht doch schon ab 11. Und da glaube ich ist noch ein Umdenken nötig, gerade wenn man sagt, der Genuss oder der Spaß am Fliegen ist jetzt mein Fokus und ich fliege sowieso nur zwei oder drei Stunden, dann muss ich das ja nicht in der Topzeit machen, wo mir alles um die Ohren fliegt, dann gerade dann. Dann kann ich mir eigentlich die Randzeiten aussuchen. Klar, wenn ich auf zehn Stunden oder was oder noch mehr spekuliere, dann ist der Teil halt mit drin, das ist klar.

[00:37:55] Aber das ging mir eigentlich schon immer so, auch als ich noch die ganz langen Flüge gemacht habe, dass eigentlich die Zeit so zwischen eins und vier war eigentlich immer die Zeit, wo ich dann froh war, wenn sie irgendwann vorbei war. Schön wurde es tatsächlich ja auch früher schon immer erst gegen Abend, wo es wieder ruhiger wurde und so weiter. Das war mehr also so die Zeit, wo man sagt, da muss ich jetzt halt.

[00:38:16] Ja, hin und wieder mache ich das natürlich trotzdem und es macht ja manchmal auch Spaß, wenn man einen guten Tag erwischt, aber ich finde es sehr schwer vorherzusagen, ob das jetzt so einer werden wird oder ob es nicht ist und da bin ich heute, glaube ich, so, dass ich leichter sage, ich lande jetzt auch wieder, wenn das nicht so ist, wie ich es erwartet habe. Früher habe ich das halt auch, glaube ich, mehr mit Kopf durch die Wand und wird schon besser werden. Das ist wahrscheinlich auch ein Prozess, den man da durchläuft.

[00:38:42] **Lucian Haas:** Wie kann man Genussfliegen wieder cool machen? Das wieder. Wie kann man Genussfliegen überhaupt cool machen? Siehst du da Möglichkeiten?

[00:38:50] **Marcel Dürr:** Die Frage ist, muss Genussfliegen cool sein? Für wen wollen wir denn cool sein? Ist doch die Frage. Das ist ja ein Social Media Thema, oder? Wenn ich Spaß habe, dann muss es ja nicht cool sein.

[00:39:01] **Lucian Haas:** Ja, aber das ist also cool in der Form von attraktiv, dass mehr Leute das machen wollen, anstatt sich zu messen an den der Leistungsfliegerei und zu sagen, ich will auch diese 250 Kilometer und ich will die zehn Stunden abbreiten. Sondern sich wirklich einzugestehen, das muss ich gar nicht. Sondern mein Fluggenuss und das, wo ich wirklich von zehre und weshalb ich grinsend dastehe, ist dann nicht, dass ich zehn Stunden geflogen bin, sondern letzten Endes vielleicht die letzte ausgedrehte Thermik, wo ich gerade noch eine Stunde lang in sanfter Thermik mich zurückgebracht habe. Und das war das eigentliche Erlebnis vielleicht von diesem Flug. Und am Ende denkt man es vielleicht, ja, das waren ja diese 200 Kilometer, die dabei rumgekommen sind. Aber das, was einem in der Seele hängen bleibt, ist. Vielleicht nicht die Zahl 200, sondern letzten Endes eigentlich dieser Genuss-Moment, dann vielleicht noch diese letzte Thermik da sanft auszukurbeln, damit das Dreieck noch geschlossen zu haben.

[00:39:55] Aber dieses Gefühl, das Angenehme, was einem im Kopf hängen bleibt, ist eigentlich das.

[00:40:01] **Marcel Dürr:** Genau, ja. Also ich habe sehr viel über das Thema nachgedacht, auch die letzten Monate. Und ich stelle mir jetzt immer die Frage, würde ich das genauso fliegen, wenn mich keiner sehen würde? Und das finde ich eine super Frage. Weil dann reflektiert man das viel mehr. Fliege ich jetzt, weil ich im Live-Tracking gesehen werde, weil ich bei XContest oder irgendwo anders weit vorne sein will, oder mache ich das für mich? Und da verschiebt sich der Horizont tatsächlich sehr stark. Ich war jetzt vor kurzem in Norwegen zum Biwak-Fliegen unterwegs und das waren Tage, da hätte man weit fliegen können. Und trotzdem habe ich es mal so rum versucht, wirklich nur für mich zu fliegen und habe gemerkt, dass nach spätestens...

[00:40:46] Zwei oder drei Stunden, da war ich so der Zeitpunkt erreicht, wo ich gesagt habe, jetzt würde ich eigentlich landen gehen. Dann habe ich es gemacht und bin vielleicht zu Fuß weitergelandet, bin in den See gesprungen oder was auch immer. Und das waren so tolle Flüge, weil ich halt, wie gesagt, nur nach mich oder mich nur nach mir orientiert habe und weder nach irgendeiner Geschichte noch was vielleicht andere erwarten könnten oder dass man was Tolles machen müsste. Und letzten Endes fliegen wir doch eigentlich für uns und nicht für Instagram. Instagram und Facebook und XContest. Und ich glaube, das muss man sich öfter einfach mal fragen. Fliege ich für mich oder was würde ich machen, wenn mich keiner sieht? Das finde ich wirklich, das bringt einen weiter. Wirst du langsam altersweise? Ja, wahrscheinlich.

[00:41:32] Es

[00:41:32] **Lucian Haas:** ist die Frage, ob man diese Altersweisheit dann den jungen Wilden auch schon beibringen kann oder ob die sich einfach noch... Nee, das funktioniert nicht. Wir waren ja genauso. Die Hörner da entsprechend abstoßen müssen und ihre Erfahrungen dann machen müssen. Ein Punkt, den ich auch noch ansprechen möchte, ist die Entwicklung. Die Entwicklung des Materials, also unserer Schirme, die sind ja zum einen deutlich leistungsstärker geworden, aber damit parallel hat man so den Eindruck, die sind auch stabiler geworden teilweise, also jetzt nicht stabiler vom Material her, sondern von dem, was sie an Turbulenzen noch wegschlucken können, ohne selber zu klappen. Oder wenn sie klappen, dann vielleicht nicht ganz so heftig zu klappen, wie frühere Modelle das vielleicht in ähnlichen Situationen getan hätten. Und sie sind häufig auch, so meine Erfahrung, mittlerweile...

[00:42:18] Angenehmer zu fliegen, also wo man als Pilot früher noch viel, viel stärker aktiv fliegen musste und viel stärker mal ein starkes Vorschießen des Schirmes abbremsen musste, wo heute die Profile so autostabil in Teilen schon sind, dass man deutlich weniger rudern muss, sage ich mal, teilweise in turbulenten Verhältnissen. Führt also aber auch wieder dazu, dass wir als Piloten vielleicht sagen, so schlimm ist es ja gar nicht. Ich bleibe einfach im Gas stehen oder fliege. Zumindest vielleicht auch unbeschleunigt, aber ich fliege jetzt einfach weiter, weil der Schirm bleibt ja einfach stabil.

[00:42:53] **Marcel Dürr:** Also sicherlich auch ein Punkt, der mit reinspielt. Die Leute, die jetzt das anfangen, die kennen die alten Schirme ja nicht. Für die ist das normal, dass sich das wahrscheinlich so anfühlt. Und ja, ich meine, die Autos sind irgendwann auch schneller gefahren oder waren in der Lage, schneller zu fahren und die Leute sind schneller gefahren. Das ist, glaube ich, in allen Bereichen zu beobachten, wenn das Material besser wird, dass man versucht, die Grenzen... die Grenzen zu verschieben und ist ja sicherlich jetzt auch erstmal nichts Schlechtes. Dafür verbessern wir die Sachen, ja.

[00:43:27] Es gab mal, ich habe mal einen interessanten Bericht gesehen über den Tourismusdirektor von Verbier. Der hat gesagt, die Unfallzahlen von Lawinentoten in seiner Region, die sind eigentlich über die letzten Jahrzehnte konstant geblieben, obwohl so immense Entwicklungen bei Lawinairbags und sowas entstanden sind. Aber er sagte halt auch, mittlerweile gehen die Leute in Hängereien. Die Hängereien, die hatten sie vor 20 Jahren noch nicht mal angeguckt und heute fahren sie da runter, weil sie sich halt in Sicherheit wiegen, dass sie das entsprechende Material haben, was ihnen dabei hilft. Und ich glaube, das lässt sich eins zu eins auch aufs Gleitschirmfliegen übertragen. Wir fliegen heute in Lesreihen, das man sich früher nicht getraut hätte und fliegen bei Bedingungen, die eigentlich so sind, dass man vor 20 Jahren auch gesagt hätte, nee, never ever.

[00:44:14] Und auch da die Frage, wie gehen wir damit um? Ja, was... Einen Ansatz wäre ja... Dass man das mehr an Sicherheit, was die Schirme bieten, vielleicht auch mitnimmt und versucht, nicht die Grenzen deswegen so weit bewusst weiterzuschieben und alles auszureizen, was technisch gehen würde, dann hätte man vielleicht auch einen Gewinn. Aber das ist auch wieder sehr individuell.

[00:44:38] **Lucian Haas:** Es gibt in der Psychologie einen Effekt oder nennt man den Pelzmann-Effekt oder andere sagen auch Risikohomöostase. Das ist etwas, wo du eben solche technischen Fortschritte oder etwas, wenn das von außen vorgegebene Risiko geringer wird, kannst du als Nutzer davon ein größeres Risiko eingehen oder nicht kannst du, sondern bist du eher bereit, ein größeres Risiko einzugehen, weil du für dich immer so dasselbe Level an gefühltem Risiko hältst. Und damit eigentlich das, was du auch da von den Lawinenleuten geschrieben hast, okay, die fühlen sich sicherer, wenn sie so ein Lawin-Airbag da drauf haben, aber gehen dann das Risiko ein, in schlimmere Hänge zu gehen, die lawinengefährdeter sind oder sowas. Genau. Genauso wie wir als Flieger sagen, mein Schirm klappt nie, also traue ich mich viel häufiger bei Föhnbedingungen oder im Lee oder sonst irgendwie was zu fliegen, weil ich sage, das passiert einfach nicht.

[00:45:29] Ich kann mich da immer noch durchhangeln. Und das Interessante wäre ja zu sagen, wie kriegt man die Leute trotzdem dorthin, ein echtes Sicherheitsplus zu haben? Dass man sagt, klar, ich habe jetzt die besseren Schirme auf Gleitschirmfliegen bezogen. Ich habe jetzt die besseren, leichter, angenehmer zu fliegenden Schirme. Aber nutzt das auch in der Form, indem? Wenn ich mein Risiko nicht verschiebe, dieses Niveau. Glaubst du, es könnte dort Wege geben, irgendwie eine Art von Aufklärung oder sonst was, dass die Leute sagen, ja, das nutze ich wirklich?

[00:46:03] **Marcel Dürr:** Ja, vielleicht schon, dass man drüber redet, bringt, glaube ich, was. Also, wie gesagt, diesen Post habe ich ja eigentlich rausgehauen, weil es mich so genervt hat irgendwann und ich mal darüber reden wollte. Und die Rückmeldung, die ich jetzt bekommen habe, die gehen schon auch viele in die Richtung und viele melden sich jetzt immer noch. Und sagen, ja, du, ich habe heute verzichtet. Aus den Gründen fand ich gut. Ich glaube, die Tatsache, dass wir schon drüber reden, bringt uns schon weiter. Dass wir uns der Sache bewusst sind und mal wieder drüber nachdenken. Ist es jetzt sicher, was wir da gerade machen? Oder machen wir es einfach, weil wir es immer schon so gemacht haben? Und uns mehr hinterfragen, ist das gut, was wir tun? Oder warum tun wir das? Du merkst es ja auch schon, Leute, die die Ausbildung abgeschlossen haben, das Erste, was sie machen, sie kaufen sich einen B-Schirm. Ja, also sie haben Erfahrung gesammelt.

[00:46:50] Aber anstatt dieses Mehr an Erfahrung an ihrem jetzigen Schirm als Sicherheitsplus mitzunehmen, investieren sie es direkt in mehr Leistung und sind quasi wieder auf dem selben Risikoniveau, wie sie als Anfänger waren. Jetzt wird mehr Erfahrung aufgebaut und sofort wieder das Plus, was sie jetzt erreicht haben, an Sicherheit wird wieder in Leistung investiert. Und auch da könnte man ja sagen, muss es denn jetzt schon der nächst bessere Schirm sein? Oder kann ich dieses Plus an Sicherheit, was ich mir jetzt durch Erfahrung, gearbeitet habe, nicht auch irgendwie nutzen?

[00:47:22] **Lucian Haas:** In einem der Kommentare zu deinem Post schrieb auch einer, der sagte, in der Linienfliegerei gibt es ja ganz viel, dass ihr immer Trainings macht und damit auch immer wieder an riskante Situationen herangeführt wird. Jetzt nicht im Live, sondern auch im Simulator oder sonst was. Und ihr Weiterbildung habt in ganz vielen Sachen und damit immer wieder dieses Risikobewusstsein und dieses Auseinandersetzen mit, welche Gefahren gibt es oder sowas, immer auch wieder aufs Tablett, kommt gewissermaßen. So wie du sagst, es wird angesprochen. Aber das auch in einer sehr geordneten Fassung. Seid ihr Profipiloten, werdet bezahlt dafür. Also gibt es da auch klassische Sicherheitsschulung. Und der sagte, ja, in der Gleitschirmszene fehlt es eigentlich so an Art verpflichtenden Weiterbildungen oder irgendwelche Formen, wo du sagst, nach deiner Schulung kannst du jetzt nicht einfach die nächsten 20, 30 Jahre da hinfliegen, wie du einfach so willst, sondern es wäre doch vielleicht sinnvoll, immer mal wieder, ob es ein Refresher-Lehrgang oder wie auch immer man das nennen will, so Sachen gibt, Angebote, wo man sagt, setz dich mit deinem eigenen Risikobewusstsein

[00:48:30] gedanklich auseinander und sobald du das machst, bist du vielleicht eher bereit, auch eben nicht dieses Plus an Sicherheit der Schirme gleich mit mehr Risiko für dich dann auch wieder einzutraden. Glaubst du, das wäre ein sinnvoller Ansatz zu sagen, lasst uns irgendwie eine verpflichtende Weiterbildung oder sonst irgendwas machen? Ja,

[00:48:52] **Marcel Dürr:** das ist halt schwierig. Ich sage mal, es ist ja immer noch nach wie vor ein Hobby und wir fliegen alleine und ich glaube, das ist ein großer Unterschied.

[00:49:00] Bei Tandempiloten könnte man sicherlich darüber diskutieren, aber jetzt beim Normalpilot, der alleine fliegt, ist es ja letzten Endes ein Hobby, ob du jetzt Fahrrad fährst, Bergsteigen gehst oder Kajak fahren, da werden ja auch keine verpflichtenden Kurse oder Touren gehen, da kannst du ja auch alleine gehen, da musst du auch keinen Lawinenkurs alle zwei Jahre vorweisen oder irgendwas. Das ist die Frage. In welche Schublade man das Ganze steckt. Wenn du jetzt den PPL-Bereich beim Fliegen anschaut, also die Privatflieger, die müssen wiederum trotzdem ihre Starts und Landungen nachweisen, müssen Übungsflüge alle zwei Jahre machen, da ist es schon wieder relativ klar geregelt. Aber die haben natürlich theoretisch auch die Möglichkeit, jemanden mitzunehmen und damit sind sie wieder für andere verantwortlich, was wir jetzt als Alleinflieger in dem Sinne ja nicht haben. Also ich weiß nicht, ob verpflichtend tatsächlich da der richtige Weg ist.

[00:49:48] Meine Angebote geben tut es ja schon, vielleicht noch nicht, nicht genug, aber die, die wollen, die könnten ja was machen. Das Problem ist, glaube ich, vielmehr, dass sie es halt nicht tun. Aber das wollen wir die Leute dazu zwingen. Es ist ja letzten Endes jeden seine eigene Entscheidung. Also ich glaube, ich würde mehr in die Richtung gehen, dass wir den Leuten das bewusster machen, wie wichtig das ist, sich fortzubilden. Dass halt ein Flugschein sowas wie ein Abitur ist. Du hast einen Schein, aber eigentlich hast du noch keine Ahnung von irgendwas und dass jetzt Eigenverantwortung gefragt ist und du dich weiterbilden musst, dass du sonst halt unter Umständen ziemlich auf die Nase fällst. Da stellt sich für mich die

[00:50:22] **Lucian Haas:** Frage, ob wir vielleicht eine Art Ausbildungsproblem haben. Also Problem ist das falsche Wort vielleicht da drin. Aber ist unsere Ausbildung, die Gleitschirmausbildung, kann man jetzt ein bisschen unterscheiden zwischen Deutschland und Schweiz und so, ist ein bisschen unterschiedlich geregelt. Aber ist die vielleicht zu leicht? Kommt man zu schnell zu leicht an einen Schein, um dann schon diesen ganzen Flugrisiken so ausgesetzt, also frei ausgesetzt zu sein, wie wir es sein können? Also dass du wirklich sagst, mit zwei Wochen mögliche Ausbildung darfst du schon jede Wetterlage fliegen, die du meinst, fliegen zu wollen. Und obwohl du gar keine Ahnung hast von dem, was da draußen vielleicht gerade abgeht. Also müsste unsere Ausbildung vielleicht viel strenger sein?

[00:51:10] **Marcel Dürr:** Also für einen Flugschein ist es sicherlich zu locker. Das sehe ich auch so ein zu,

[00:51:16] naja, wie soll man sagen, also die Schweizer machen das ja schon deutlich besser. Ja.

[00:51:22] Ja, also da könnte man sicherlich mehr reinpacken und das wäre bestimmt auch der Platz, wo es am besten aufgehoben wäre, dass eine solide Basis da ist. Also wenn ich damals an meine Segelflugausbildung denke, die ich mit 15 gemacht habe, das waren schon 80 Stunden Theorieunterricht. Da haben wir Temps analysiert und alles Mögliche. Also es ging sehr viel tiefer rein. Und ein Gleitschirm, sage ich mal, ist jetzt ja trotzdem noch, er wirkt einfach, aber wenn man das ein paar Jahre gemacht hat, erkennt man, dass er so einfach ist, er doch nicht, wie er erstmal wirkt. Also man ist den meteorologischen Sachen insbesondere ja noch sehr viel mehr ausgesetzt als in einem Flugzeug. Und ich glaube, dass da schon noch einiges mehr sinnvoll wäre an Theorie, auch in Kombination mit Praxis. Das Thema Risikomanagement, Human Factors, ist in meinen Augen noch völlig unterrepräsentiert, auch nach der Ausbildung, wo wir die Leute ja im Prinzip dann auf sich gestellt loslassen.

[00:52:16] Also wenn mehr, dann würde ich glaube ich tatsächlich auch dort anfangen. Klar, ist ein Geldthema und so weiter. Aber da wäre es wahrscheinlich auch nicht so einfach. Ja, da wäre ich mir am besten erstmal investiert. Und Möglichkeiten,

[00:52:26] **Lucian Haas:** das später noch zu machen? Also nach der Ausbildung, also wie kann man die Leute dazu anregen, vielleicht zu sagen, hey, besuch mal nochmal eine Meteo, also eine risikoorientierte Meteo-Ausbildung oder Weiterbildung oder sonst irgend so was, wo wirklich mal Themen angesprochen werden, wo man sich selber dann nochmal reflektieren kann. Wie könnte man so ein Angebot aufziehen?

[00:52:52] **Marcel Dürr:** Na, geben tut es ja so Angebote. Ja, ich meine, du machst ja auch so Sachen, aber das sind, ja, glaube ich, immer die gleichen Leute, die sowas besuchen. Ich glaube, es muss erstmal grundsätzlich die Notwendigkeit bei den Leuten oder das Verständnis sein, dass sie, obwohl sie jetzt einen Schein haben, eigentlich noch nicht alles

wissen. Und da ist oft, wenn man mit den Leuten sich unterhält, so die These, ja, ich fliege jetzt erstmal viel, aber die gucken auch in keinem Buch und Theorie ist jetzt ein bisschen uncool, also lieber viel fliegen, da lernt man das schon. Und so diese Awareness ein bisschen. Ein bisschen zu schärfen, dass das halt nicht reicht, dass man eigentlich jetzt erst anfangen muss, sich mit den Sachen auseinanderzusetzen und mit den Risiken auseinanderzusetzen. Vielleicht wird es auch in der Ausbildung, da bin ich nicht tief genug drin, aber nicht genug betont, weil man ja was verkaufen möchte, dass halt auch mal angesprochen wird, dass das ein gefährlicher Sport ist und dass der durchaus Risiken hat und mit denen entsprechend umzugehen ist.

[00:53:50] Vielleicht müssten wir da offener sein, auch schon von Anbeginn an. Das ist natürlich jetzt... Auf der Werbetafel nicht so, das ist wie die Zigarettenschachteln, wo Leute im Todesstadium abgebildet sind. Ja, so stelle ich mir das jetzt nicht vor, aber man kann es ja in vernünftigen Rahmen trotzdem vielleicht ein bisschen präsenter machen. Dann erkennen die Leute vielleicht auch eher die Notwendigkeit, dass da noch viel zu tun ist und man noch einiges lernen muss.

[00:54:15] **Lucian Haas:** Nun fliegst du seit 27 Jahren und hast auch durchklingen lassen, dass du früher wahrscheinlich etwas risikofreudiger warst, als du es heute bist. Ich sage es mal so. Hast du denn in diesen 27 Jahren irgendwann mal wirklich schlimme Situationen mal erlebt?

[00:54:31] **Marcel Dürr:** Schlimm ist ja immer relativ, aber klar, es ist auch nicht alles gut gegangen. Also ich hatte nie einen Unfall.

[00:54:39] Insofern habe ich wahrscheinlich einige Sachen richtig gemacht. Ich hatte das eine oder andere Mal Glück, das braucht man glaube ich auch. Aber klar waren Situationen dabei, wo ich danach gesagt habe, das war jetzt mal einfach blöd. Und das sind meistens... Ich habe mir das auch nochmal überlegt, woran... Was mag es denn, dass solche Situationen aufgetaucht sind? Das sind immer die zwei gleichen Sachen. Das eine ist Unwissenheit, wenn man von einer Situation überrascht wird und damit nicht gerechnet hat. Und das zweite ist Ignoranz. Wenn man in so Phasen kommt, wo es gut läuft und man unbewusst seine Limits weiterschiebt und dieses Unsterblichkeitsgefühl dann aufkommt und man die Grenzen überdehnt und dann kommt man an einen Punkt, wo man denkt, ach, schon wieder. Warum eigentlich? Völliger Blödsinn. Und dann geht man wieder einen Schritt zurück.

[00:55:25] Und das erlebt man halt das eine oder andere Mal und dann wird man doch immer wieder konservativer und muss sagen, es bedarf mehr Respekt. Es ist nicht so leicht, wie es aussieht und wir machen Fehler und die passieren und dafür muss ich Raum lassen. Und diese Erkenntnis, die braucht einfach Zeit. Die kann man den Leuten noch so oft predigen. Man muss wahrscheinlich seine eigenen Erfahrungen machen.

[00:55:47] **Lucian Haas:** In der großen Fliegerei müsst ihr bei Vorkommnissen, ich weiß gar nicht, ob ihr das bei jedem Flug musst, aber sonst bei Vorkommnissen müsst ihr ja immer Berichte schreiben. Das aufschreibt, was dort passiert ist und wie ihr reagiert habt oder sonst etwas. Damit dringt das ja auch besser noch ins eigene Gehirn rein, weil es ja häufig ist ja so, gibt es ja auch den Trend des Journaling und sonstiges was, wo es heißt, schreibt Dinge auf, dann integriert man die einfach besser in das eigene Wissen. Würdest du Leuten empfehlen, hey Leute, schreibt am besten von jedem Flug auch auf, was war gut und was war nicht so gut, führt ein Flugbuch nicht nur, wo die Kilometerzahl drinsteht und wann Start - und Landezeit waren oder sonstiges was, sondern führt ein Flugbuch, wo ihr noch vielleicht fünf essentielle Fragen euch stellt.

[00:56:33] Mit was kann ich besser machen, wo sollte ich das nächste Mal darauf aufpassen, was sollte ich auf jeden Fall nicht mehr tun, wo man das jeden Flug mal damit durchgehen kann. Und das kann ja auch manchmal ganz Kleinigkeiten sein, dass ihr beim nächsten Mal nicht mehr tun wäre, nicht so nah an den anderen am Hang heranfliegen, weil alles gut gegangen ist, aber das Risiko kann man auch damit dann vielleicht ausschließen, weil dann plötzlich... Bin ich so durchgesackt und wäre dem fast oben in die Kappe reingesackt und hatte es überhaupt nicht in der Hand, weil dieses in Anführungszeichen Luftloch habe ich nicht kommen sehen.

[00:57:05] **Marcel Dürr:** Also ich glaube, das elementare Ding, um besser zu werden, ist im Prinzip tatsächlich so eine Art Debriefing mit sich selbst zu machen. Und das mache ich eigentlich auch konsequent nach jedem Flug. Wenn ich dann heimfahre, dann überlege ich mir, was habe ich heute gut gemacht und welche Entscheidung war nicht gut. Und

dann gehe ich den Flug nochmal gedanklich chronologisch durch und überlege mir, an welchen Stellen würde ich es jetzt anders machen und was war gut. Und am Anfang hilft es auf jeden Fall auch, wenn man sich sowas aufschreibt. Also die drei Learnings von jedem Flug. Und man wird wahrscheinlich dann sehen, das tauchen immer wieder ähnliche Sachen auf. Und so kann man sich, glaube ich, auch wirklich weiterentwickeln, seine Erfahrungen dann sinnvoll verwenden. Und die heißt so schön, die guten Piloten machen jeden Fehler nur einmal.

[00:57:51] Klappt natürlich nicht immer, aber wenn man was daraus lernt, ist auf jeden Fall schon mal.....ein großer Schritt in die richtige Richtung.

[00:57:58] **Lucian Haas:** Gut, Marcel. Das lasse ich einfach mal so stehen. Die guten Piloten machen jeden Fehler nur einmal. Und wenn du einmal einen Fehler gemacht hast, das gilt jetzt nicht an dich, sondern allgemein. Wenn du einmal einen Fehler gemacht hast, dann lass es dabei. Dann kannst du sagen, ich bin ein guter Pilot.

[00:58:13] **Marcel Dürr:** Das wäre natürlich schön. Wird man nicht erreichen, dazu machen wir selbst alle zu viele Fehler. Aber das müssen wir akzeptieren, dass es dazu gehört. Und ich glaube, das Wichtige bleibt, dass wir uns dafür den Raum lassen.

[00:58:26] Raum unter uns, in dem wir genug Abstand nach unten haben. Aber auch in unseren Entscheidungen, dass wir nicht ans Limit rangehen und somit uns auf den Spaß erhalten können und die Negativerlebnisse eben vermeiden. Und darum soll es ja eigentlich gehen, dass wir Spaß dabei haben und glücklich, zufrieden und sicher fliegen.

[00:58:46] **Lucian Haas:** Marcel, danke dir für das Gespräch und danke dir auch für deinen Facebook-Post, mit dem du ja einiges in der Szene an Gedanken dort angestoßen hast. Und wenn nur ein paar Leute jetzt sagen, ich setze meine Sicherheitsmargen, meine No-Gos etwas konservativer, als ich jetzt vorher vielleicht gesetzt habe. Und wenn es nur für diesen Sommer erstmal ist, nächsten Sommer haben sie es schon wieder vergessen. Aber vielleicht bei den aktuell herrschenden extremen Bedingungen ist das ganz sinnvoll, ist vielleicht schon einiges da bewegt. Danke dir auch dafür.

[00:59:14] **Marcel Dürr:** Genau, ich

[00:59:14] **Lucian Haas:** danke dir.

[00:59:20] Den Link zum Text von Marcel Dürr, der mich zu dieser Folge angeregt hat, findest du in den Shownotes. Hat dir die Episode gefallen? Dann abonniere doch Podz-Glitz. Schreib einen Kommentar und empfehle den Podcast deinen Freunden. Und wenn du nachhaltig dazu beitragen willst, dass ich dich mit Podz-Glitz und dem zugehörigen Gleitschirm-Blog Lu-Glitz weiterhin so gut unterhalten und informieren kann, dann werde doch zum Förderer. Die Höhe deines Förderbeitrags kannst du ganz frei wählen. 1-2 Euro pro Podcast-Folge plus 1-2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz tun dir sicher nicht weh. Gebe mir als freiem Journalisten. Aber in der Summe ein stabiles Fundament, um diese Projekte fortführen zu können. Alle nötigen Infos dazu, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du im Blog Lu-Glitz auf der Seite Fördern.

[01:00:12] Bis zum nächsten Mal. Euer Lucian. Euer Lucian.

English

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

Show notes

Marcel Dürr fears that the paragliding scene is unnoticed shifting its safety standards. How can risk awareness be promoted?

Marcel Dürr is known in the paragliding scene as a pilot who undertakes unusual cross-country and bivouac flights and documents these in spectacular videos. I have already spoken with him a few years ago in the Podz-Glitz episode 56 „Gletscherdreieck“.

The fact that I have now invited him again is related to a completely different topic. Recently, Marcel wrote a longer post on Facebook about his impression that what is considered an acceptable risk in paragliding has gradually shifted. The post received many likes and comments, and also triggered many conversations in the scene.

In this episode 192 of Podz-Glitz I speak with Marcel about the background. What are the driving factors of this development? What influence do social media, for example, constant performance comparison, developments in screen technology, or changes in typical weather patterns have? And: How can one develop a healthier risk culture as a pilot?

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: Rain Over Kyoto Station | Artist: The Mini Vandals

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=6L1nooKQ8PA>

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 Marcel Dürr:

- Marcel Dürrs text "Are we currently shifting our safety standards?"
<https://lu-glitz.blogspot.com/2026/07/ist-die-ausnahme-das-neue-normal.html>
- Marcel on Facebook: <https://www.facebook.com/marcel.duerr.1>
- Instagram: <https://www.instagram.com/marcelduerr/>
- Youtube: https://www.youtube.com/@marcel_duerr
- Podz-Glitz 56: Gletscherdreieck – with Marcel Dürr:
<https://lu-glitz.blogspot.com/2021/05/podz-glitz-56-gletscherdreieck.html>

Transcript

[00:00:01] **Marcel Dürr:** People who have finished their training, the first thing they do is buy a B-glider. So they've gained experience, but instead of taking that extra experience on their current glider as a safety plus, they invest it directly into more performance and are basically back at the same risk level they were as beginners. You could also say, does it have to be the next better glider already, or can't I also somehow use this extra safety that I've earned through experience now.

[00:00:43] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Marcel Dürr, and I'm Lucian Haas.

[00:01:00] Marcel Dürr is known in the paragliding scene as a pilot who undertakes unusual routes—and bivouac flights—and documents them in spectacular videos. I already spoke with him about this a few years ago in Podz-Glidz episode 56, Glacier Triangle. The reason I've invited him back now is related to a completely different topic. Recently, Marcel wrote a long post on Facebook about his impression that what is considered an acceptable risk in paragliding has gradually shifted. The post received many likes and comments and also sparked many conversations in the scene. In this episode 192 of Podz-Glidz, I'm talking with Marcel about the background.

[00:01:47] What are the background reasons? What are the driving factors behind this development? What influence do things like social media, constant performance comparisons, developments in glider technology, or changes in typical weather patterns have? And how can a pilot develop a healthier risk culture in this situation?

[00:02:07] By the way, I can only present these kinds of in-depth conversations 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, specifically on the "Support" page.

[00:02:28] Marcel, you wrote that you have the impression that what we consider an acceptable risk has gradually shifted in the paragliding scene. Where does this impression come from?

[00:02:43] **Marcel Dürr:** Yes, this impression has actually developed over the last few months, if not years.

[00:02:50] And I think social media is a factor. If you maybe see a crash video like that on Facebook one day, then more and more are played. And the algorithm recognizes it and probably promotes it more and more, so I've been shaking my head more and more often. And the whole thing, of course, then gets reconciled with reality. On days when I myself concluded that it's actually on the edge to go flying, you then see on the live tracking that there are 80 gliders up in Kössen. And I then asked myself, am I wrong? Is it the others, or do I have a different assessment of the risk? Probably several points are coming together there. Once, the issue of whether I even know what risk I'm taking, or if I'm just ignoring it because today is Sunday and I really want to go flying.

[00:03:41] But this has been weighing on me a lot. I'm a commercial pilot myself and have been flying both paragliders and commercial aircraft for 27 years. And when I compare these two worlds, it just stands out to me very clearly because commercial aviation has felt like it's actually become more conservative in terms of risk. While in paragliding, things have been moving more and more in a direction where we're willing to take on more risks, where people fly on days when ten years ago we probably wouldn't have even considered going out. And so the boundaries are being pushed further and further, bit by bit. Of course, that's also happening through top pilots, which is perfectly fine. But it's also happening through media presence. Even the average pilot is moving more and more in that direction, saying, "I want to try that now too."

[00:04:30] This looks like a good day for flying. And I just wondered whether the general public is actually aware of the risks they're taking when they go paragliding. And that has built up so much over the last few months that I felt I had to put it out for discussion now. Just for me too, to hear if my opinion is completely controversial. Or if maybe others see it the same way.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Well, you are also a very ambitious paraglider pilot. You do some really great hike-and-fly adventures, sometimes with quite adventurous route choices. And where you set up your camps and stuff. You make great videos of it. Of course, you're also someone who might tempt others to do something like that. But now you also

say you're a line pilot, and from line flying, you know the exact frameworks that are set for you. Which risks you're allowed to take or how to handle certain risk situations. Have there actually been situations for you where, as a paraglider pilot with a paraglider brain, you said, "I'm going to launch now," but then your line pilot brain put a no-go on it and said, "No, the risk is too high, you're not doing that now."

[00:05:52] **Marcel Dürr:** Yes, that situation actually happens again and again. And interestingly, it's often when you've set goals for yourself. It doesn't have to be something like, I have to fly particularly far today, but maybe it's just, I want to fly to this and that point. And then, of course, you're fundamentally willing and tempted to do it. And then maybe the weather conditions change or it becomes more unstable than you actually expected, and the wind gets stronger.

[00:06:21] And those are often points where I ask myself: am I still flying safely, or do I just want to do this? And I've mostly noticed for myself that when that hope kicks in—I hope it gets better again—that's the point where I start questioning myself: is what I'm doing right now actually still okay? And I then try to basically take myself out of the situation and imagine I'm sitting at my desk at home with the situation in front of me: how would I deal with this? And that's when I think I snap back into airliner thinking and often reach the point where I say, yeah, what I'm doing isn't really justifiable anymore. And then I usually change the plan in parentheses and try to be reasonable.

[00:07:08] It doesn't always work out, that has to be said. We're all human, we're subject to all these temptations, and it's no different for me. In commercial aviation,

[00:07:16] **Lucian Haas:** as far as I understand, there are sort of real Go and No-Go limits, where you say for certain things, I'm just not flying there anymore or I'm just not taking off, or something like that. Have you set any real No-Go limits for yourself for paragliding, where you say, I'm basically checking this off and saying, if it says No-Go, then for me it's just a done deal?

[00:07:40] **Marcel Dürr:** Exactly, I've had those for a long time too. The big advantage in professional aviation is that, as you already said, we have standard procedures that basically incorporate the knowledge of hundreds and thousands of pilots and all the accidents, in order to have situations thought through as sensibly as possible in advance. And even someone who is just starting out, if they follow this procedure exactly the same way, they will very likely make a good decision. They don't have to decide it from scratch; a lot of experts and experience have already been poured into this procedure, so they can be quite sure that it will lead to the right outcome. Unfortunately, we hardly have that at all in paragliding, and everyone is a bit sure that it will lead to the right outcome. They rely a bit on their own experience and maybe that of five flying buddies they overheard somewhere at a pub table, and of course, they make many more mistakes themselves.

[00:08:34] And I think that's actually a problem we have there. That's why I've tried to create my own procedures that basically serve the same purpose. Like you say, clear boundaries, and I actually have most of those boundaries in my preparation. So I look at it already: where are the risks? And in my opinion, the wind is the biggest because we can't see it. It's suddenly there and then we're right in the middle of the situation. So if I see more than 25 km/h on the altitude wind maps, the day is basically over. I don't even look further. That's a no-go decision for me. Or also at the launch site. But experience shows that once you're standing on the mountain, the temptation to start anyway is much greater.

[00:09:21] Especially when group dynamics and all that come into play, that's why I actually try to keep my rules so tight and pick my days so selectively that I don't even leave in the first place. Then it's much easier to just say, I'm staying home.

[00:09:34] **Lucian Haas:** Why do you think there aren't so many no-gos in the paragliding scene? Why isn't that lived as a culture? Are we just too individualistic? Or is it a matter of training?

[00:09:50] **Marcel Dürr:** Maybe both. But it's hard to say. I mean, of course, there are good and less good commercial pilots too. In that case, you tend to orient yourself more towards the lower standard and interpret the procedures in a way that the good one, let's say, has a bit more buffer at the top, but the not-so-good one can still travel safely. With paragliding, well, of course it's a hobby, it's not all that strictly regulated, that's clear. And I'm also not a fan of saying that you generally aren't allowed to fly over 30 km/h. Everyone has to decide that for themselves in the end and set their own personal limits. And if someone trains a lot and is very good at it, it's certainly possible that they can have higher

limits than someone who only goes paragliding three times a year.

[00:10:37] So it's very likely that way. Yeah, in that sense, it's hard to say if it's useful to establish hard limits somewhere. But now you're saying that

[00:10:48] **Lucian Haas:** ...the risk level or people's risk acceptance might not be that good. Does it somehow shift towards us being willing to take on more risk? Like, in the broad average of the paragliding scene, what you're observing. Wouldn't it make sense to really seriously think about some possibilities for how we could perhaps anchor those kinds of no-gos more firmly in people's minds?

[00:11:12] **Marcel Dürr:** I definitely think that's a good point. I believe it would make sense to offer some kind of decision-making aid. Not as hard limits, but maybe to prompt people to think more closely about this topic through specific questions. To make them think about what their personal limits are. And I think the air is simply a medium that is very seductive. There was an interesting comparison once with mountaineers. So, if you see someone climbing an extreme route now, we as amateurs will of course say, "Wow, that's intense." But we would never get the idea to climb the same route. And if we see a great flight on a crazy day, the temptation to try it anyway the next day is huge.

[00:11:59] Because the air is just as transparent as it was on the days before. And I think that's often what makes it so difficult, that you don't actually see it as clearly as something like a frozen cliff face that I have to climb. Everyone says, "Yeah, obviously, that's not my league." But the air always looks somewhat similar. And even as an expert, you can't always assess it that accurately. And I think that's what makes it so difficult in the end. You

[00:12:24] **Lucian Haas:** you said you saw someone fly. So one person saw them climb the wall, but they also saw the wall. The other person said someone flew, but didn't see the air that was involved. How could you make the air more visible for people? Or make the conditions more visible? Because you see these flights. You see them on social media, you check XContest and you only see that someone flew. But you see nothing about the conditions. Do you see any possibilities for how people could find out a bit more, so that they can at least categorize it better?

[00:13:00] **Marcel Dürr:** Well, I always like it when people write something in the comments. But of course, that's very subjective. If a top pilot writes that the conditions were relaxed, it doesn't necessarily mean a Sunday flyer would feel the same way. In that sense, it remains subjective. But weather apps are more designed for the marginal data. And even if they announce a very good day, it's still very difficult—even for me after many years—to say: is this really a relaxed, nice day for flying? Or is it one with extreme conditions? Of course, there are signs of that, but I think it's just very difficult for even experienced pilots to judge that. So I would also wish for ways for the days to be more based on their...

[00:13:51] let's say, pleasant or categorized or classified as to how pleasant a day is to fly. There are already some initial approaches to that. But how far they actually correspond to reality is, of course, difficult to judge right now.

[00:14:08] **Lucian Haas:** Let's talk a bit about this shift in risk perception, as you've described it. You could give a whole range of reasons for that. You even listed some of them yourself in your post. Let's go through them a bit. One thing you mentioned is this "poor man's effect," because people see so many great things on social media or see some amazing flights on XContest and say, okay, if they flew it, then I want to too. We just had that. This constant visibility that others are also flying. Is that really something that increases our willingness to take risks?

[00:14:48] **Marcel Dürr:** There are practically hardly any days left where no one is flying. That's what I've noticed. Maybe it was the same 15 years ago, but it wasn't as visually obvious.

[00:15:00] In that sense, even on days that you might personally classify as borderline, you have to recognize when you look at it that there are people flying there, and they might even be flying far. And then, of course, you ask yourself, okay, maybe it would have worked after all. Maybe I saw it too narrowly and, I think, because of that, I'm more inclined to accept 5 km/h more wind next time, because you saw that it had more potential than you initially thought. But of course, you don't see what the flight was like, and ultimately, the only statement is "it worked this time." That doesn't mean it was safe because of it. And that is, I think, the fallacy that can arise from these isolated cases. And we don't see the others who end up hanging in the trees after three kilometers.

[00:15:46] You don't register those in Extrakontest or when you look at it in the evening. In that sense, we only see the ones who survived—to put it bluntly. I don't want to demonize the whole thing at all. I think Extrakontest is a great thing. Same with live tracking. You can take a lot away from it and learn a lot. That's why it definitely has its place. I think we have to ask ourselves more critically to what extent this influences our standards? And how do we let ourselves get infected by it and have our healthy judgment after a weather check influenced by it? Because we know, in much crazier conditions, someone flew along there yesterday too. But that doesn't mean anything yet. I can say that, and you have to make sure of that too.

[00:16:27] **Lucian Haas:** But you'd have to say Extrakontest also has a side to it, at least one side. In a way, it's like a safety curse for the paragliding scene, because you only see that someone flew, landed, and uploaded their flight. And then, at first glance, it seems to have been safe in some way. And then you'd say, okay, I'll go flying in similar conditions too. And if it wasn't just one person who saw it, but five people, then maybe those five go flying. And then we see next time—more people in the scene see that even more was flown. And so it continues, and because of that, this safety margin maybe slowly shifts. Because you always just say, more and more people are flying too, so there's the thing where you hold on.

[00:17:12] People used to say that nobody ever flew in Föhn. Today, there isn't a Föhn day that isn't truly extreme where someone isn't flying somewhere. And people say, "Yeah, well, it wasn't that bad in that area," or "In the end, I always flew high and didn't have any problems with the North Föhn down in the valley or anything like that." And that's how those long distances get flown, because of course the thermal conditions with North Föhn are sometimes very good on the southern alpine side.

[00:17:38] **Marcel Dürr:** Yeah, so Föhn is a great example right there. And I think especially there, yeah, if you look back 15 years, people probably flew in Föhn conditions too. And today you see Braunegg, Kössen always goes—that's the original quote. There are a lot of people there. A lot of people, yeah. And of course, we have better weather apps and maybe see more precisely where the wind breaks through and where it doesn't.

[00:18:03] To what extent are we now exploiting this safety margin again? We're pushing the limits more because we believe we can fly in that glider-protected area. But are we only doing it because today is Sunday and we have time? Or is it really safer today with the data than it was back then? And now the people who didn't go see 50 people flying. So it seems to be okay. Yes, the masses validate the whole thing. You can't see what's happening anyway in the live tracking. And the next day, with similar conditions, they're there too. And I believe that's exactly this habituation effect that arises from it. But whether that's really good and safer than back then, I still have my doubts. In the

[00:18:44] **Lucian Haas:** You can give reasons for that: every flight that isn't flown is a safer flight. So, the people are standing on the ground, and then you can say, okay, if people don't fly, overall safety increases and you have fewer aviation accidents. At least if no one flies at all. If very few people fly and they are untrained, then maybe the relative risk increases accordingly again.

[00:19:08] **Marcel Dürr:** That's true. But that's not really what we're talking about here—not that we aren't flying. There are plenty of days when you can fly. I find weekends to be significant, though. By now, it almost really doesn't matter what the weather is like. People fly regardless. And that's exactly the point that bothers me. Because I think people fly just because it's the weekend. They have time and absolutely want to fly, not because the weather is good. During the week, it's not really like that. Obviously, fewer people have time, that's clear. But when there are good days, there are still many people in the air. So, I think they pay closer attention—is the weather really good?—and they go out intentionally. But on the weekend, you're off work, so you just go flying and see where it's least bad. And then you head there. And I'm just not so sure about the people you see there.

[00:19:54] Whether, on the one hand, they are consciously aware of the conditions they're flying in, and secondly, whether it's not just, or largely, this "lemming effect" that's coming into play.

[00:20:08] **Lucian Haas:** I mean, I think there's a lot of people who might have a family or something, who scrape together a weekend off, or there's also the case when you do some flight trips with flight schools or clubs, where you've taken that one week of vacation. You know. In the summer, I still have to be on the road with my family. This is my

flying week. And then, of course, even in marginal conditions, there's some attempt to use every little weather window because you say you have to at least get into the air. Otherwise, you haven't had a flying vacation in that sense and might drive home very disappointed because you say the actual goal wasn't achieved.

[00:20:45] **Marcel Dürr:** So, flying according to a schedule is, in principle, already somewhat critical. If I say I have a week off, I have to take the conditions as they are, even if I've booked something or am at a fixed location. It's just difficult, and I believe it's simply a critical sport. And especially there, I'm already increasing my risk from the very beginning if I start under such conditions. Chains of errors—that's rarely what leads to an accident, but if I start under non-ideal conditions, I've basically already set the first link. Then only two or three other things need to happen and something occurs. And I see that as very critical. Yes, and it's not like cycling, and I think that's often confused.

[00:21:33] Especially with beginners—they ride bikes, they go running, they go hiking, and they also fly a paraglider—and maybe for many of them, the issue of flying being in a completely different league and requiring a completely different approach isn't treated with enough respect. And from my professional background, I notice that many people take this way too lightly in my eyes.

[00:22:02] **Lucian Haas:** In a comment on your Facebook post, someone wrote that they have this impression that paragliding has a bit of an addictive quality and that people are like junkies for it, wanting to get back into the air again. And just from this addictive nature, wanting to get that endorphin rush in the brain. Yeah. And that they are also willing to take much bigger risks because of it. Is there anything to that?

[00:22:29] **Marcel Dürr:** Yes, I think so. Yes, there's definitely something to it. And then the step of saying, "It's not perfect, but I can still fly," that's certainly not as big a leap as it was at the beginning. If you've done it a few times, you'll notice that those flights didn't go so great in hindsight, because you were constantly flying in conditions where you might have even been scared in the air, or ended up in dangerous situations. And then, with experience, you eventually start to back off and say, "Maybe that's a bit stupid; I would have liked to fly, but what did I actually get out of that flight?" But I think that's a process everyone has to go through for themselves. Yes, you can talk a lot about it, but in the end, I think it doesn't mean much until you've experienced it a few times yourself.

[00:23:18] Well, you could

[00:23:19] **Lucian Haas:** You can also argue that to progress in flying, you have to expose yourself to certain more extreme situations. Yes. I can, of course, always do gliders in calm air, but I will never learn thermals flying or flying in more turbulent air, I will never learn real active flying. You can still call that flying, and there are people who really fly like that and are very happy with it, and that is completely justified. At the same time, if you want to say, okay, I want to progress, you always have to go over certain boundaries every now and then. Or push something to the limit and say, okay, now, this might not be quite my skill level yet, but in order to be able to train in that area at all, I have to expose myself to it a bit accordingly.

[00:24:06] **Marcel Dürr:** Absolutely, yes. I'm completely with you, because I'm ambitious too and you have to keep pushing your limits if you want to improve, that's crystal clear. I think the important thing is that it happens within a controlled framework. Yes. So, if I've just gotten my license, saying I have to try to do my first cross-country flight on a perfect day in April might not be the right approach. Just as much as switching to a D-glider right after getting the license. So, I think it has to happen in smaller steps. The difficult part is certainly for the individual to judge—is the step now too big or is it still acceptable? And there, I believe, you naturally need experience and knowledge.

[00:24:52] What we're doing right now—and this is certainly one of the biggest challenges and where I actually see a deficit—is that as pilots, when we're let out into the world, we actually hardly ever learn anything about risk management or anything like that. How do I deal with something like that? How do I categorize these situations? I see really big deficits there, where people take unnecessarily large risks for no real learning success, or even for not making any progress. On the contrary, it creates negative experiences that rather set you back. And in airline flying, we actually have a very good system where, with every decision, we consider what the worst-case scenario is that could happen now and how high the probability of it occurring is.

[00:25:42] And those two are essentially pitted against each other, and you can't make decisions that are 100 percent safe unless you stay on the ground. So, you actually have to take a certain amount of risk. But it should stay, at most, in that yellow area in between—meaning it shouldn't enter the red zone. And if the maximum damage is that I crash because I'm considering flying into this lee, I'm not sure if the wind is too strong, and I think about what the worst thing that could happen is. Okay, the glider collapses and I crash; I don't want that, so that's in the red zone. How I manage it or how likely it is for the whole thing to happen, I might find hard to estimate, but it's certainly possible. In that sense, the risk of flying in there is too great. Now I have to think about what I can do to minimize this risk.

[00:26:29] And in that case, for example, there's either the option of me looking to fly higher, flying to the other side first, or whatever, where I try to shift my decision in a direction that keeps it within an acceptable risk range. And by doing that, I also guarantee that my steps aren't too big and that I'm not taking on too much risk.

[00:26:50] **Lucian Haas:** But that's maybe for paragliders. Yes.

[00:26:52] **Marcel Dürr:** That's for

[00:26:52] **Lucian Haas:** Paragliding is relatively difficult. So, the way I see it, people do a training course, and these days, depending on the weather conditions, you can basically be finished after two weeks. You then have your A-license, you can fly freely however you want; officially you're not allowed to go on long cross-country flights or anything like that yet, but you're allowed to choose any flight condition yourself, whenever you want to take off. Then you're maybe in some club environment or, not even a club, but in a social media environment or something like that. Yes. Where you then see people saying, today is a great flying day, but that great flying day might be great because it's a thermally strong day with a strong gradient and a very high base, which then also means strong valley wind in the Alps or strong turbulence in the lowlands as well.

[00:27:39] But people don't see that because they don't have the experience yet, and they still only see the message from their surroundings that it's a good flying day. Yeah, exactly. How could one start thinking more nuanced in such a scene, so that even people who might not be that experienced are better guided or instructed or something?

[00:28:03] **Marcel Dürr:** Do you see any possibilities there? Well, I think it's very difficult because, I believe, it's a very strong personality question as to who reacts to such "warnings" and who doesn't. I think we have to distinguish between two things. First, the pilot has the knowledge that they know—in your weather situation, let's say as an example a northeast position—they might have already heard that there's maybe a bit of gusty wind involved, but how far can I assess that? So, strong thermals are reported, the day looks good in the weather app, but whether I'm up to it now is a different decision entirely. So, first, the knowledge is there—that I know what to expect—that's the first point. And the second point: do I have the skill to fly in such conditions, so the keyword "active flying."

[00:28:56] And then there's the third point, which I think is the hardest: bringing all these things together.

[00:29:03] We call that situational awareness—the operational picture—where I can assess where I am now, where I'll be in half an hour, and which factors are influencing this flight, how or if they are. And of course, you need a certain amount of self-criticism. Self-reflection, as well as an honest approach to yourself: can I go fly as a pilot today? Are the conditions such that I can and will go, just because Fritz, Franz, and Lisa decided to and I'm just tagging along? And I think that's already a very difficult point, but like, I notice it with myself often—or when you read the DAV weather report, it often says in the summer that conditions can be marginal only for experienced pilots, and stuff like that. I take that very seriously. Yes. Yes. And then I'll think about it one time or another, hm, yeah, okay, maybe I won't go, even if that might not have been written for my level of experience.

[00:29:56] Someone else might skim over that and go anyway, saying, "Kiss it, it's always fine." Yeah, and in that sense, I think it's an individual decision and it's difficult to tell people what to do, because one person wants to hear it or is receptive to it because they find that information valuable, while the other says, "Well, it won't be that bad, I've flown in weather like this before." Yeah. So in that sense, I don't think you can give a blanket recommendation because it's too individual. That's what makes it so difficult.

[00:30:25] **Lucian Haas:** Especially when you look at the weather, maybe it's something where you'd say we accept more risks, and it might also depend on how the weather develops, like the basic weather character. I do think you can say now that climate change is showing up in the weather character as well, not just with higher temperatures, but also partly with new conditions that we maybe didn't have as pilots 20 years ago, or only on very rare days or in very rare years, where you'd say, "Oh, there was a very dry year in 2003 or something, or a very hot one," but after that came many that weren't like that anymore. But now we've had several years in a row, sometimes more, sometimes less, but also very, very dry years, very dry in the summer, where we have to deal with correspondingly higher thermals, but also correspondingly strong turbulence and stuff like that.

[00:31:16] Maybe the paragliding scene isn't really tuned into that yet. What do you think?

[00:31:21] **Marcel Dürr:** Yeah, that could be a point, especially for those who have been flying for a long time. There have always been "hammer days," and maybe people haven't accepted that the weather has gradually changed, and a hammer day like it was in 2003 just isn't comparable to how it looks in today's weather report. Yeah, that's maybe today in the height of summer. Yeah, that's maybe today in the height of summer. I've noticed now, it's not my favorite time anymore; I actually prefer flying in the spring and autumn now because the conditions are significantly more pleasant. So my insider tip is March nowadays; I actually get the best wing conditions of the year then, there's hardly any wind, even over several days, no wind, good thermals. These high summer months are almost always somehow wind-swept, and the conditions are such that I look at the weather report and think, "Wow, is this going to be anything, or do I have to put up with this?"

[00:32:14] Yeah, and that's maybe... That's also a point where people slowly need to rethink things. Sure, they're the longest days, and if you want to fly records, those are the days you can do it, yeah, but the conditions maybe aren't what they were 15 years ago; they've gradually become more extreme, and you obviously have to be able to handle those conditions as a pilot.

[00:32:36] **Lucian Haas:** Should we provide some clarification in the scene? Basically, people say that in the past, many didn't fly at all in the winter. Now, they've slowly thawed out or unpacked their gear; the hardcore ones, of course, still flew in the winter, but many normal pilots didn't start again until March at the earliest, and their actual flying window was usually from May to September, and then it would slowly taper off—some still went to the Dolomites to catch some of September and October, and that was roughly it. But what we see nowadays is that, actually, you can fly all year round, and B, as you say, it's nice. They even fly in early spring and late summer or into autumn, and the actual summer conditions—the ones that are always called, or used to be called, the flying months—you have to say that maybe one should orient themselves a bit differently and say, you should really only go flying on the moderate summer days, but if it's significantly over 30 degrees, it's probably just so turbulent that it usually isn't that much fun, unless you actually manage to get up to 2,500 meters.

[00:33:46] That's referring to the lowlands; in the Alps, of course, it's about 1,500 meters higher, where you might say that up there, it's maybe A, pleasant in terms of temperature, and you're out of that whole overheated layer near the ground where it gets really turbulent.

[00:34:02] **Marcel Dürr:** Yes, that's a good point, but I think we have to distinguish what the individual's goal is—the Sunday flyer, let's say, who does 20 flights a year. For him, it might actually be an issue, or that he avoids the midday period more than he might have done in the past, and that the morning and afternoon hours have become even more important. Those who, as mentioned, want to fly long distances will of course still want to use the long days, but even there, I think you have to be aware that the conditions on these days are bought with more risk than was probably often the case in the past. And those perfect days, I don't know, I don't know, I don't know, I don't know. Memory always clouds things, but it feels like there were also summer days in the past with little wind and good thermals that were really nice to fly, which I've actually rarely found in recent years, so between June and August.

[00:35:00] But that can be misleading, as I said, but it might also be a trend that's becoming apparent.

[00:35:07] **Lucian Haas:** Yes, I think that has a lot to do with the increasing dryness, simply the summer dryness that we're having more and more often. Yes. Or partly already, there were years where it was incredibly dry in the spring,

April, May, and there were already beastly—from my point of view, partly beastly thermal conditions at times, because you weren't expecting it at all, and where people were maybe really coming out of hibernation and then started flying thermals, and maybe expected a thermal like in the past in spring, and now they got this dry-heat thermal in the spring and it completely blew them away, and the glider accordingly too. Partly, they're saying now in terms of the weather that people say, yeah, we already have Spanish conditions, but if you look at Spain, in many regions in the flying scene it's completely standard to say that in the summer, you can only fly until 11 a.m. and at the earliest from 5 p.m., I mean, in Spain, it's still an hour further, so the day practically goes about an hour longer towards the end, the thermals also set in later, so 5 p.m. is usually still a super nice launch time and you can still fly thermals beautifully for at least three hours usually, but I have the experience very clearly that's how it is.

[00:36:14] I've done that too, at least with us now in June and July. I live in Bonn, and there are these small flying areas in the area where you could sometimes still take off at 7 p.m. and fly thermals for an hour, and then climb again from 300 meters to 1,500 meters. I don't think that was possible before; these are simply those dry thermals conditions where so much heat can still be released late into the evening, which then rises accordingly, allowing you to still have great flights. If you're not saying, "I want to fly records and I'll leave that to the great cross-country pilots," but rather "I just want to fly nicely for myself," then it can really make sense to say, "I don't have to be at the launch site at 1 p.m. in the height of summer, I'll go at 5 p.m." It's more pleasant to hike up the mountain and it's more pleasant to fly.

[00:37:02] **Marcel Dürr:** I completely agree with you; I think it's just unpopular. I believe it still has to become established with us that it's okay to do something like that, but until now, if you're not flying during the peak time, you're practically a bit uncool, because it's possible and others are flying, and I think you get some weird looks if you say, "Yeah, I'm not going until 5 PM," and they're like, "Why? It's already going at 11." I think a shift in mindset is still needed, especially if you say that enjoyment or the fun of flying is my focus now and I'm only flying for two or three hours anyway, then I don't have to do it during the peak time when everything is blowing up around me, especially then. Then I can actually choose the off-peak times. Of course, if I'm speculating on ten hours or something, or even more, then that part is included, that's clear.

[00:37:55] But it's always been like that for me, even when I was doing the really long flights, that the time between one and four was actually always the time when I was just glad it would eventually be over. It actually only got nice again towards the evening, when it got quieter and so on. That was more like the time where you say, okay, I just have to get through this now.

[00:38:16] Yeah, I still do it every now and then, of course, and it can be fun sometimes if you catch a good day, but I find it very hard to predict whether it's going to be one of those days or not. And today, I think I'm at a point where I'd rather just say, "I'm landing now," if it's not what I expected. In the past, I think I was more of a "head against the wall" type, thinking it would get better. That's probably a process you go through.

[00:38:42] **Lucian Haas:** How can we make pleasure flying cool again? Like, again. How can we make pleasure flying cool at all? Do you see any possibilities?

[00:38:50] **Marcel Dürr:** The question is, does pleasure flying have to be cool? Who are we trying to be cool for? That's the question. I mean, that's a social media thing, right? If I'm having fun, it doesn't have to be cool.

[00:39:01] **Lucian Haas:** Yeah, but that's cool in the sense of being attractive, so that more people want to do it instead of measuring themselves against performance flying and saying, I want to do these 250 kilometers and I want to fly for ten hours. Instead, it's about really admitting that I don't have to do that at all. Rather, my enjoyment of flying—the thing that I really cherish and why I'm standing here grinning—isn't that I flew for ten hours, but ultimately maybe that last bit of thermals where I just spent another hour gliding back in gentle thermals. And that was perhaps the actual experience of this flight. And in the end, you might think, yeah, those were the 200 kilometers that were covered. But what sticks in your soul is perhaps not the number 200, but ultimately this moment of enjoyment, then maybe that last bit of thermals to gently spiral out so that the triangle is still closed.

[00:39:55] But that feeling, the pleasant part that sticks in your head, is actually that.

[00:40:01] **Marcel Dürr:** Exactly, yeah. So I've thought a lot about this topic, especially over the last few months. And I always ask myself now, would I fly it the same way if no one could see me? And I think that's a great question. Because then you reflect on it much more. Am I flying now because I'm being seen on live tracking, because I want to be far ahead at XContest or somewhere else, or am I doing it for myself? And the horizon actually shifts very strongly there. I was in Norway recently for bivouac flying, and those were days where you could have flown much further. And yet, I tried it out like that, really flying only for myself, and I noticed that by at the latest...

[00:40:46] Two or three hours in, I reached the point where I said, okay, I'm actually going to land now. Then I did it and maybe landed on foot, jumped into the lake or whatever. And those were such great flights because, as I said, I was only oriented toward myself, not toward some story or what others might expect or that I had to do something amazing. And in the end, we're actually flying for ourselves and not for Instagram. Instagram and Facebook and XContest. And I think you just have to ask yourself that more often. Am I flying for myself, or what would I do if no one saw me? I really think that helps you progress. Are you slowly getting old? Yeah, probably.

[00:41:32] It

[00:41:32] **Lucian Haas:** is the question of whether you can teach this wisdom to the young wild ones yet, or if they just still... No, that doesn't work. We were the same way. They have to butt heads accordingly and make their own experiences. One point I also want to mention is the development. The development of the material, meaning our gliders, they have become significantly more powerful on one hand, but in parallel, you get the impression that they've also become more stable in some ways—not more stable in terms of the material itself, but in terms of how much turbulence they can still absorb without collapsing. Or if they do collapse, then maybe not quite as violently as older models might have done in similar situations. And they are often, in my experience, nowadays...

[00:42:18] More pleasant to fly, in the sense that as a pilot, you used to have to fly much, much more actively and have to brake a strong forward surge of the glider much more strongly, whereas today the profiles are already autostable in parts, so you have to row significantly less, let's say, partly in turbulent conditions. But that also leads to us as pilots perhaps saying, it's not that bad. I just stay on the gas or fly. At least maybe also without acceleration, but I just keep flying because the glider simply stays stable.

[00:42:53] **Marcel Dürr:** So that's certainly a factor that plays into it. The people who are starting this now don't know the old gliders. For them, it probably feels normal. And yeah, I mean, cars were also driven faster at some point, or were capable of being driven faster, and people drove faster. I think that can be observed in all areas: when the material gets better, people try to push the limits... to push the boundaries, and that's certainly not a bad thing in itself. That's why we improve things, yeah.

[00:43:27] There was once, I saw an interesting report about the tourism director of Verbier. He said that the number of avalanche fatalities in his region has actually remained constant over the last decades, even though there have been such immense developments in avalanche airbags and things like that. But he also said that nowadays, people are going into hanging terrain. They wouldn't have even looked at that hanging terrain 20 years ago, and today they're riding down there because they feel safe, thinking they have the appropriate equipment to help them. And I think that can be translated one-to-one to paragliding. Today we fly in lines that people wouldn't have dared to before, and we fly in conditions that are actually such that 20 years ago people would have said, no, never ever.

[00:44:14] And there's also the question of how we deal with that. Well, one approach would be... to take more into account the safety that the gliders offer, and perhaps try not to consciously push the limits so far and exhaust everything that is technically possible; then you might have a benefit. But that's also very individual.

[00:44:38] **Lucian Haas:** In psychology, there's an effect called the Pelzmann effect, or some people also call it risk homeostasis. It's something where, if technical progress or something makes the externally prescribed risk lower, you as a user can take on a greater risk—or rather, you're more willing to take on a greater risk because you maintain the same level of perceived risk for yourself. And that's actually what you wrote about the avalanche people, okay? They feel safer when they have an avalanche airbag on, but then they take the risk of going into steeper slopes that are more prone to avalanches or something like that. Exactly. Just like we as pilots say, my glider never collapses, so I dare to fly much

more often in Föhn conditions or in the lee or some other way, because I say, that just doesn't happen.

[00:45:29] I can still manage to get by. And the interesting thing would be to say, how do you get people there anyway, to have a real safety plus? To say, sure, I now have the better gliders for paragliding. I now have the better, lighter, more pleasant-to-fly gliders. But do you also use that in a way where I don't shift my risk, this level? Do you think there could be ways, some kind of education or something, so that people say, yes, I'm really using that?

[00:46:03] **Marcel Dürr:** Yes, maybe just talking about it already brings something. I mean, as I said, I actually put out this post because it eventually annoyed me so much and I wanted to talk about it. And the feedback I've received now, many of them go in that direction and many are still reaching out. And saying, yeah, you, I abstained today. I thought that was good for those reasons. I think the fact that we're already talking about it is already moving us forward. That we're aware of the issue and are thinking about it again. Is what we're doing right now safe? Or are we just doing it because we've always done it that way? And questioning ourselves more, is what we're doing good? Or why are we doing it? You notice it too, people who have finished their training, the first thing they do is buy a B-glider. Yes, so they've gained experience.

[00:46:50] But instead of taking that extra experience with their current glider as a safety plus, they invest it directly into more performance and are basically back at the same risk level they were as beginners. Now more experience is built up, and the safety plus they've just achieved is immediately reinvested into performance. And even there, you could ask: does it have to be the next better glider right now? Or can't I also somehow use this safety plus that I've worked for through experience?

[00:47:22] **Lucian Haas:** In one of the comments on your post, someone also wrote that in hang gliding, there's a lot of stuff where you always do training and are repeatedly exposed to risky situations. Not in real life, but also in a simulator or something. And you have continuing education in many areas, and because of that, this risk awareness and the process of dealing with what dangers there are, or something like that, is always served up on a silver platter, so to speak. Just like you say, it's addressed. But also in a very organized way. You're professional pilots, you get paid for it. So there's also classic safety training. And he said that in the paragliding scene, there's actually a lack of something like mandatory continuing education or any form where you say, after your training, you can't just fly around for the next 20, 30 years however you want, but it would perhaps be sensible to have things every now and then—whether it's a refresher course or whatever you want to call it—offers where you say, sit down with your own risk awareness.

[00:48:30] mentally confront it, and as soon as you do that, you might be more prepared not to trade that extra margin of safety on the gliders for more risk for yourself. Do you think it would be a sensible approach to say, let's somehow do a mandatory continuing education or something? Yes,

[00:48:52] **Marcel Dürr:** That's just difficult. I'd say, it's still a hobby after all and we fly alone, and I think that's a big difference.

[00:49:00] With tandem pilots, you could certainly discuss that, but for a normal pilot flying alone, it's ultimately a hobby—whether you're cycling, mountaineering, or kayaking, there aren't mandatory courses or tours for those either, and you can go alone there too; you don't have to show an avalanche course every two years or anything. That's the question. What category do you put the whole thing in? If you look at the PPL area in flying—the private pilots—they still have to prove their takeoffs and landings and do training flights every two years; there, it's already relatively clearly regulated. But they also have the theoretical possibility of taking someone along, and with that, they are again responsible for others, which we as solo pilots don't have in that sense. So, I don't know if mandatory is actually the right way to go.

[00:49:48] My offers do exist, maybe not enough yet, but those who want to could do something. I think the problem is more that they just don't do it. But we don't want to force people into it. In the end, it's everyone's own decision. So I think I'd lean more towards making people more aware of how important it is to keep training. That a flight license is something like a high school diploma. You have a license, but you don't actually know anything yet, and that personal responsibility is required and you have to keep learning, otherwise you might end up hitting your face pretty hard under certain circumstances. For me, the question is...

[00:50:22] **Lucian Haas:** Question of whether we might have a kind of training problem. Well, "problem" might be the wrong word, maybe. But is our training, the paragliding training—you can distinguish a bit between Germany and Switzerland and such, it's regulated slightly differently—is it perhaps too easy? Do you get a license too quickly to then be exposed to all those flight risks, like being fully exposed as we can be? Like, you're really saying that with two weeks of possible training, you're allowed to fly in any weather condition you mean to fly in, even though you have no clue at all about what might be going on out there right now. So, would our training perhaps have to be much stricter?

[00:51:10] **Marcel Dürr:** So for a flight license, it's certainly too lax. I see it that way too,

[00:51:16] Well, how can I put it... the Swiss do it significantly better. Yes.

[00:51:22] Yeah, so you could certainly put more into that, and that would definitely be the place where it would be best handled, ensuring there's a solid basis. So, when I think back to my glider training, which I did at 15, that was already 80 hours of theory lessons. We analyzed temps and all sorts of things. It went much deeper. And a paraglider, I'd say, still seems simple, but if you've done it for a few years, you realize that it's not as simple as it first appears. You're just much more exposed to meteorological factors than in an airplane. And I think there would be a lot more sense in having more theory, also in combination with practice. The topic of risk management, human factors, is in my eyes still completely underrepresented, even after the training, where we basically leave people to fend for themselves.

[00:52:16] So if there's more, I think I'd actually start there as well. Sure, it's a money issue and all that. But it probably wouldn't be that easy there either. Yeah, I'd be best off investing there first. And opportunities,

[00:52:26] **Lucian Haas:** do that later? Like after the training, I mean, how can you encourage people to maybe say, hey, go do a meteo course again, like a risk-oriented meteo training or further education or something, where topics are actually addressed and where you can reflect on things yourself again? How could you set up an offer like that?

[00:52:52] **Marcel Dürr:** Well, there are offers like that. Yes, I mean, you do things like that too, but I think it's always the same people who attend those. I think, fundamentally, there has to be a sense of necessity or an understanding among people that even though they have a license now, they don't actually know everything yet. And when you talk to people, the thesis is often, "Yeah, I'm flying a lot now," but they don't look at any books and theory is a bit uncool, so they'd rather fly a lot and learn that way. So, this awareness needs to be sharpened a bit—that it's not enough, that you actually have to start dealing with the material and the risks now. Maybe it's also not emphasized enough in the training—I'm not deep enough into that—but because you want to sell something, it's not always addressed that this is a dangerous sport and that it definitely has risks which you have to deal with accordingly.

[00:53:50] Maybe we should be more open about that, even from the very beginning. Of course, that's not... not on the billboard, that's like the cigarette packs where people are shown in the final stages of death. Yeah, I don't imagine it that way, but you could still maybe make it a bit more present within a reasonable framework. Then people might recognize the necessity more, that there's still a lot to do and a lot more to learn.

[00:54:15] **Lucian Haas:** Well, you've been flying for 27 years and you've also let it slip that you were probably a bit more risk-tolerant back in the day than you are today. Let me put it this way. In those 27 years, have you ever actually experienced any truly bad situations?

[00:54:31] **Marcel Dürr:** "Bad" is always relative, but sure, not everything went well. I mean, I never had an accident.

[00:54:39] In that sense, I probably did some things right. I got lucky every now and then, and I think you need that too. But of course, there were situations where I said afterwards, that was just plain stupid. And those are mostly... I've thought about it again, what... what makes these situations occur? It's always the same two things. One is ignorance, when you're surprised by a situation and didn't account for it. And the second is arrogance. When you go through phases where things are going well and you unconsciously push your limits further, and that feeling of immortality kicks in, and you overstretch the boundaries, and then you reach a point where you think, oh, here we go again. Why actually? Complete nonsense. And then you take a step back again.

[00:55:25] And you experience that every now and then, and then you just become more conservative again and have to say, it requires more respect. It's not as easy as it looks, and we make mistakes, they happen, and I have to leave room

for that. And this realization, it just takes time. You can preach it to people as often as you want. You probably have to have your own experiences.

[00:55:47] **Lucian Haas:** In aviation, you have to write reports for incidents—I don't know if you have to do that for every flight, but for incidents, you always have to write reports. You write down what happened there and how you reacted or something else. That helps it sink into your own brain better, because there's often this trend of journaling and stuff where it says, write things down, and then you just integrate them better into your own knowledge. Would you recommend to people, hey guys, it's best to write down what was good and what wasn't so good for every flight? Don't just keep a logbook where the mileage is listed and when the takeoff and landing times were or whatever else, but keep a logbook where you also ask yourself maybe five essential questions.

[00:56:33] What could I do better, what should I watch out for next time, what should I definitely not do again—you can go through that every flight. And it can sometimes be very small things, like not flying so close to the others on the slope next time; everything went well, but you can rule out that risk by doing that, because then suddenly... I'd slipped up and almost crashed into their canopy and had no control at all because I didn't see this "air pocket" coming.

[00:57:05] **Marcel Dürr:** So I think the basic thing to do to get better is, in principle, to actually do a kind of debriefing with yourself. And I actually do that consistently after every flight. When I'm driving home, I think about what I did well today and which decision wasn't good. And then I go through the flight again mentally, chronologically, and think about where I would do it differently now and what was good. And at the beginning, it definitely helps to write something like that down. Like the three learnings from every flight. And you'll probably see that similar things keep popping up. And I think that's how you can really develop yourself and use your experiences meaningfully. And it's so nicely put: good pilots only make each mistake once.

[00:57:51] It doesn't always work, of course, but if you learn something from it, that's definitely... a big step in the right direction.

[00:57:58] **Lucian Haas:** Alright, Marcel. I'll just leave it at that. Good pilots only make every mistake once. And if you've made a mistake once, that's not a reflection on you personally, but generally. If you've made a mistake once, then let it go. Then you can say, I'm a good pilot.

[00:58:13] **Marcel Dürr:** That would be nice, of course. But we don't reach that because we all make too many mistakes ourselves. But we have to accept that it's part of it. And I think the important thing remains that we leave ourselves the space for it.

[00:58:26] Space between us, where we have enough margin below. But also in our decisions, that we don't push the limits and can thus preserve the fun and avoid the negative experiences. And that's what it's actually about, that we have fun and fly happy, satisfied, and safe.

[00:58:46] **Lucian Haas:** Marcel, thanks for the talk and thanks also for your Facebook post, which has sparked quite a few thoughts in the scene. And if only a few people now say, I'm setting my safety margins and my no-gos a bit more conservatively than I might have before. And even if it's only for this summer, and by next summer they've already forgotten it. But maybe with the extreme conditions we're seeing right now, that makes a lot of sense, and it might have already moved the needle quite a bit. Thanks for that too.

[00:59:14] **Marcel Dürr:** Exactly, I

[00:59:14] **Lucian Haas:** thank you.

[00:59:20] You can find the link to the text by Marcel Dürr, which inspired this episode, in the show notes. Did you enjoy the episode? Then subscribe to Podz-Glitz. Leave a comment and recommend the podcast to your friends. And if you want to contribute sustainably so that I can continue to entertain and inform you so well with Podz-Glitz and the associated paragliding blog Lu-Glitz, then become a supporter. You can choose the amount of your contribution completely freely. 1-2 euros per podcast episode plus 1-2 euros per reading month on Lu-Glitz certainly won't hurt. Give it to me as a freelance journalist. But in total, it provides a stable foundation to keep these projects going. All the necessary information on how your contribution reaches me can be found in the Lu-Glitz blog on the Support page.

[01:00:12] Until next time. Your Lucian. Your Lucian.

Français

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

Show notes

Marcel Dürr craint que la scène du parapente ne déplace ses normes de sécurité sans que cela soit remarqué. Comment favoriser la conscience des risques ?

Marcel Dürr est connu dans le milieu du parapente comme un pilote qui entreprend des vols de distance et de bivouac inhabituels et les documente dans des vidéos spectaculaires. À ce sujet, j'ai déjà discuté avec lui il y a quelques années dans l'épisode 56 « Gletscherdreieck » de Podz-Glitz.

Le fait que je l'aie réinvité maintenant est lié à un tout autre sujet. Récemment, Marcel a écrit un long post sur Facebook sur son impression que ce qui est considéré comme un risque acceptable dans le sport de parapente a progressivement changé. Le post a reçu beaucoup de likes et de commentaires, et a également déclenché de nombreuses discussions dans la scène.

Dans cet épisode 192 de Podz-Glitz, je discute avec Marcel des antécédents. Quels sont les facteurs moteurs de cette évolution ? Quel impact ont par exemple les réseaux sociaux, la comparaison constante des performances, les développements dans la technologie des écrans ou les changements des modèles météorologiques typiques ? Et : comment un pilote peut-il développer une culture du risque plus saine ?

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 : Rain Over Kyoto Station | Artiste : The Mini Vandals

Bibliothèque audio YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=6L1nooKQ8PA>

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/0029VaBV505CHDynzdLJlU34>
 - Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>
-

LIENS vers Marcel Dürr :

- Le texte de Marcel Dürr « Verschieben wir gerade unsere Sicherheitsmaßstäbe ? »
<https://lu-glitz.blogspot.com/2026/07/ist-die-ausnahme-das-neue-normal.html>
- Marcel sur Facebook : <https://www.facebook.com/marcel.duerr.1>
- Instagram : <https://www.instagram.com/marcelduerr/>
- Youtube : https://www.youtube.com/@marcel_duerr

- Podz-Glidz 56: Gletscherdreieck – avec Marcel Dürr :
<https://lu-glidz.blogspot.com/2021/05/podz-glidz-56-gletscherdreieck.html>

Transcript

[00:00:01] **Marcel Dürr:** Les gens qui ont terminé leur formation, la première chose qu'ils font, c'est de s'acheter une aile de catégorie B. Donc ils ont acquis de l'expérience, mais au lieu de mettre ce surplus d'expérience dans leur aile actuelle comme un plus en matière de sécurité, ils l'investissent directement dans plus de performance et se retrouvent quasiment au même niveau de risque qu'ils l'étaient quand ils étaient débutants. On pourrait aussi dire là : est-ce que ça doit forcément être la prochaine meilleure aile maintenant, ou est-ce que je ne peux pas aussi utiliser d'une manière ou d'une autre ce plus de sécurité que j'ai acquis grâce à l'expérience ?

[00:00:43] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Marcel Dürr et je suis Lucian Haas.

[00:01:00] Marcel Dürr est connu dans la scène du parapente comme un pilote qui entreprend des parcours inhabituels — et des vols en bivouac — et qui les documente dans des vidéos impressionnantes. À ce sujet, j'ai déjà discuté avec lui il y a quelques années dans l'épisode 56 de Podz-Glidz, "Gletscher-Dreieck". Le fait que je l'aie invité à nouveau est lié à un tout autre sujet. Récemment, Marcel a écrit un long post sur Facebook sur son impression que ce qui est considéré comme un risque acceptable dans le parapente a glissé progressivement. Le post a reçu beaucoup de likes et de commentaires et a également déclenché de nombreuses discussions dans la scène. Dans cet épisode 192 de Podz-Glidz, je discute avec Marcel des raisons sous-jacentes.

[00:01:47] Quels sont les antécédents ? Quels sont les facteurs moteurs de cette évolution ? Quel impact ont, par exemple, les réseaux sociaux, la comparaison constante des performances, l'évolution de la technologie des ailes ou les changements des modèles météorologiques typiques ? Et comment un pilote peut-il développer une culture du risque plus saine ?

[00:02:07] D'ailleurs, je ne peux vous présenter ces discussions approfondies que parce qu'il y a des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoins-nous ! La marche à suivre est expliquée sur le blog de parapente, sur la page Soutenir.

[00:02:28] Marcel, tu as écrit que tu as l'impression que ce que nous considérons comme un risque acceptable a glissé progressivement dans la scène du parapente. D'où vient cette impression ?

[00:02:43] **Marcel Dürr:** Oui, cette impression s'est effectivement développée sur les derniers mois, voire les dernières années.

[00:02:50] Et je pense que les réseaux sociaux sont un facteur. Si on dit sur Facebook, par exemple, qu'on a vu une vidéo de crash, il y en a de plus en plus qui sont mises en avant. Et l'algorithme le détecte et le promeut probablement encore plus, au point que j'ai de plus en plus secoué la tête. Et tout ça a été confronté à la réalité, bien sûr. Les jours où je me disais que c'était limite d'aller voler, on voyait sur le tracking en direct qu'il y avait 80 ailes en l'air à Kössen. Et je me demandais : est-ce que je me trompe ? Est-ce que c'est le cas des autres ou est-ce que j'ai une évaluation différente du risque ? Probablement plusieurs points se conjuguent. D'une part, la question de savoir si je sais vraiment quel risque je prends, ou si je l'ignore simplement parce qu'on est dimanche et que j'ai envie d'aller voler.

[00:03:41] Mais ça m'a beaucoup préoccupé. Je suis moi-même pilote de ligne et je pilote depuis 27 ans aussi bien des parapentes que des avions de ligne. Et quand je compare ces deux mondes, je remarque simplement que c'est très frappant, parce que l'aviation de ligne est devenue, en ce qui concerne le risque, encore plus conservatrice, on dirait. Alors que dans le sport du parapente, tout a tendance à évoluer vers une direction où nous sommes prêts à prendre plus de risques, à voler des jours où, il y a dix ans, nous n'aurions probablement même pas pensé à y aller. Et ainsi, les limites se déplacent progressivement de plus en plus. Bien sûr aussi par les pilotes de haut niveau, ce qui est tout à fait correct. Mais aussi par la présence médiatique. Le pilote moyen se rapproche aussi de plus en plus de cette idée qu'il se dit : « maintenant, je veux aussi essayer ça ».

[00:04:30] Ça a l'air d'être une bonne journée pour voler. Et je me suis simplement demandé si, pour le grand public, le risque est réellement conscient chez ceux qui partent en parapente. Et ça s'est accumulé tellement pendant les derniers mois que j'ai eu le sentiment que je devais mettre ça en discussion maintenant. Juste pour moi aussi, pour entendre si mon opinion est complètement controversée. Ou si peut-être d'autres voient les choses de la même manière.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Mais tu es aussi un parapentiste très ambitieux. Tu fais surtout de superbes aventures de hike-and-fly, parfois avec des choix de parcours assez périlleux. Et là où tu installes tes camps et tout ça. Tu fais de super vidéos à ce sujet. Tu es évidemment quelqu'un qui pourrait pousser les autres à faire ce genre de choses. Mais tu dis aussi que tu es pilote de ligne et que, de la part de l'aviation de ligne, tu connais les cadres précis qui sont imposés. Quels risques on peut prendre ou comment gérer certaines situations à risque. Est-ce qu'il y a déjà eu pour toi des situations où, en tant que parapentiste avec ton cerveau de parapentiste ou ton cœur de parapentiste, tu t'es dit : je décolle maintenant. Mais alors ton cerveau de pilote de ligne a mis un "no-go" et a dit : non, le risque est trop grand, tu ne fais pas ça maintenant.

[00:05:52] **Marcel Dürr:** Oui, cette situation se reproduit effectivement tout le temps. Et c'est intéressant parce que c'est souvent quand on s'est fixé des objectifs. Pas forcément quelque chose comme « aujourd'hui, je dois aller particulièrement loin », mais peut-être juste « je veux aller jusqu'à tel ou tel point ». Et là, on est naturellement disposé et tenté de le faire. Et puis, les conditions météo changent, ou ça devient plus instable que prévu, le vent se renforce.

[00:06:21] Et ce sont souvent des moments où je me demande : est-ce que je vole encore en toute sécurité ou est-ce que je le veux juste ? Et la plupart du temps, je me suis rendu compte que dès que l'espoir s'ajoute — j'espère que ça va s'améliorer — c'est le moment où je m'interroge : est-ce que ce que je suis en train de faire est encore correct ? Et j'essaie alors de me sortir de la situation, comme si j'étais chez moi à mon bureau avec la situation devant moi, comment est-ce que je gérerais ça ? Et là, je retombe, je crois, dans la réflexion de pilote de ligne et j'en arrive souvent au point où je me dis : oui, ce que je fais n'est plus acceptable. Et là, je change généralement le plan et j'essaie d'être raisonnable.

[00:07:08] Ça ne marche pas à tous les coups, il faut aussi le dire. On est tous humains, on est soumis à toutes ces tentations et je ne suis pas le seul dans ce cas. Dans l'aviation commerciale,

[00:07:16] **Lucian Haas:** il y a, pour autant que je comprenne au moins, une sorte de vraies limites de Go et de No-Go, où tu te dis, pour certaines choses, là je n'y vais plus ou alors je ne décolle pas, ou quelque chose comme ça. Pour toi-même, est-ce que tu t'es aussi fixé de vraies limites de No-Go pour le parapente, où tu te dis, là je coche la case et je me dis, s'il y a écrit No-Go, alors pour moi c'est fini ?

[00:07:40] **Marcel Dürr:** Exactement, je les ai depuis longtemps. Le grand avantage du vol professionnel, comme tu l'as dit, c'est qu'on a des procédures standards qui intègrent en principe le savoir de centaines, voire de milliers de pilotes et tous les accidents passés, pour anticiper les situations de la manière la plus cohérente possible. Même quelqu'un qui débute, s'il suit cette procédure à l'identique, il prendra très probablement une bonne décision. Il n'a pas à décider de zéro, car énormément d'experts et d'expérience ont déjà été injectés dans cette procédure, et il peut donc être assez sûr que cela mènera au bon résultat. Malheureusement, on n'a quasiment rien de tout ça en parapente, et chacun est un peu sûr que sa décision est la bonne. Il s'appuie un peu sur sa propre expérience et peut-être sur celle de cinq collègues qu'il a entendus parler quelque part autour d'une table, et il fait évidemment beaucoup plus d'erreurs lui-même.

[00:08:34] Et je pense que c'est effectivement un problème que nous avons là. C'est pourquoi j'ai essayé de me créer mes propres procédures qui remplissent en principe la même chose. Comme tu le dis, des limites claires, et la plupart des limites, je les ai en fait lors de la préparation chez moi. Je regarde déjà : où sont les risques ? Et selon moi, c'est le vent le plus gros problème, parce qu'on ne peut pas le voir. Il est soudainement là et on se retrouve en pleine situation. Donc, si je vois plus de 25 km/h sur les cartes de vent en altitude, la journée est en fait finie. Je ne regarde même pas plus loin. Pour moi, c'est une décision de non-décollage. Ou aussi au décollage. Mais d'après l'expérience, quand on est une fois sur la montagne, la tentation est nettement plus grande de finir par décoller.

[00:09:21] Surtout quand il y a une dynamique de groupe et tout ça, c'est pour ça que j'essaie d'avoir des règles très strictes et de choisir mes journées de manière si sélective que je ne pars même pas. Comme ça, c'est beaucoup plus facile de dire que je reste simplement à la maison.

[00:09:34] **Lucian Haas:** Pourquoi, à ton avis, n'y a-t-il pas vraiment ces interdits dans le domaine du parapente ? Pourquoi est-ce que ce n'est pas vécu comme une culture ? Est-ce qu'on est simplement trop individualistes ? Ou est-ce une question de formation ?

[00:09:50] **Marcel Dürr:** Peut-être les deux. Mais c'est difficile à dire. Je veux dire, il y a bien sûr des bons et des moins bons pilotes de ligne aussi. On se réfère plutôt à la norme basse et on interprète les procédures de manière à ce que le bon ait, disons, un peu plus de marge de sécurité, mais que le moins bon puisse quand même voyager en toute sécurité. Pour le parapente, c'est un loisir, bien sûr, tout n'est pas si strictement réglementé, c'est clair. Et je ne suis pas non plus d'avis qu'on devrait dire qu'on ne peut pas voler en général au-dessus de 30 km/h. Chacun doit décider par lui-même à la fin et fixer ses propres limites personnelles. Et si quelqu'un s'entraîne beaucoup et qu'il est très doué, il est tout à fait possible qu'il ait des limites plus élevées que quelqu'un qui ne va voler que trois fois par an.

[00:10:37] C'est très probable. Alors, c'est difficile à dire si c'est pertinent d'établir des limites strictes quelque part. Mais là, tu dis que

[00:10:48] **Lucian Haas:** Le niveau de risque ou peut-être l'acceptation du risque par les gens n'est pas si bien défini. Est-ce que ça se déplace d'une manière où on est prêts à prendre plus de risques ? Genre, dans la moyenne générale de la scène du parapente, ce que tu observes. Ne serait-ce pas pertinent de réfléchir vraiment sérieusement à des possibilités pour ancrer plus fortement ces interdits dans les esprits ?

[00:11:12] **Marcel Dürr:** Je trouve ça très bien, en tout cas. Je pense qu'il serait pertinent de proposer une sorte d'aide à la décision. Pas comme des limites strictes, mais pour pousser les gens à réfléchir plus précisément à ce sujet via des questions concrètes. Pour qu'ils se demandent : quelles sont mes limites personnelles ? Et je pense que l'air est simplement un milieu très séduisant. Il y a eu une comparaison intéressante avec les alpinistes : quand on en voit un grimper une voie extrême, nous, en tant qu'amateurs, on se dit bien sûr : "waouh, c'est dingue". Mais on n'aurait jamais l'idée de grimper la même voie. Par contre, quand on voit un vol magnifique par une journée extrême, la tentation est grande d'essayer de faire pareil le lendemain.

[00:11:59] Parce que l'air est tout aussi transparent que les jours précédents. Et je pense que c'est souvent ce qui rend les choses si difficiles, parce qu'on ne voit pas vraiment de manière flagrante. Là, c'est une paroi gelée que je dois escalader, tout le monde dit : « Oui, bien sûr, ce n'est pas mon niveau ». Mais l'air, lui, a toujours l'air un peu pareil. Et même en tant qu'expert, on ne peut pas toujours l'évaluer avec précision. Et je pense que c'est ça qui rend les choses si difficiles au final. Tu...

[00:12:24] **Lucian Haas:** Tu as dit qu'on a vu que quelqu'un a volé. Donc l'un a vu que la paroi a été escaladée, mais il a aussi vu la paroi. L'autre a dit que quelqu'un a volé, mais il n'a pas vu l'air qui était présent. Comment pourrait-on rendre l'air plus visible pour les gens ? Ou rendre les conditions plus visibles ? Parce qu'on voit ces vols. On les voit sur les réseaux sociaux, on regarde sur XContest et on voit juste que quelqu'un a volé. Mais on ne voit rien sur les conditions. Vois-tu des possibilités pour qu'on puisse en savoir un peu plus, pour qu'on puisse au moins mieux situer les choses ?

[00:13:00] **Marcel Dürr:** Moi, je trouve ça toujours sympa quand les gens écrivent des trucs dans les commentaires. Mais c'est évidemment très subjectif. Si un pilote de haut niveau écrit que les conditions étaient tranquilles, ça ne veut pas dire pour autant que le pilote du dimanche le percevrait de la même manière. En ce sens, ça reste subjectif. Mais les applis météo sont plutôt conçues pour les données brutes. Et quand elles annoncent une très bonne journée, il est toujours très difficile, même pour moi après toutes ces années, de dire : est-ce vraiment une journée tranquille et agréable pour voler ? Ou est-ce une journée avec des conditions extrêmes ? Bien sûr, il y a des indices, mais je pense que c'est tout simplement difficile à évaluer pour les pilotes peu expérimentés. Donc là, j'aimerais aussi qu'il y ait des moyens que les journées soient davantage classées selon leur...

[00:13:51] disons, qu'ils soient décrits ou classés comme agréables, ou classés par niveau de plaisir : à quel point est-il agréable de voler un jour donné ? Il existe déjà quelques premières approches à ce sujet. Mais dans quelle mesure elles correspondent réellement à la réalité, il est évidemment difficile de le juger pour l'instant.

[00:14:08] **Lucian Haas:** Parlons un peu de ce déplacement de la perception du risque, comme tu le décris. On peut donner toute une série de raisons à cela. Tu en as d'ailleurs cité quelques-unes dans ton post. Passons en revue tout ça.

Une chose que tu as mentionnée, c'est cet effet de "pauvreté", parce qu'on voit tellement de trucs géniaux sur les réseaux sociaux ou sur XContest, on voit des vols incroyables et on se dit : d'accord, s'ils peuvent le faire, je veux le faire aussi. On en a parlé juste avant. Cette visibilité constante du fait que les autres volent aussi. Est-ce que c'est vraiment quelque chose qui augmente notre propension au risque ?

[00:14:48] **Marcel Dürr:** Il n'y a pratiquement plus de jours où personne ne vole. C'est ce que j'ai remarqué. C'était peut-être déjà le cas il y a 15 ans, mais ce n'était pas aussi flagrant.

[00:15:00] À cet égard, même les jours que l'on pourrait soi-même juger limites, il faut reconnaître en regardant qu'il y a des gens qui volent là-bas et qui volent peut-être même loin. Et on se pose alors naturellement la question : d'accord, c'était peut-être quand même faisable. Peut-être que j'ai été trop restrictif et, je pense, à cause de ça, on est plus enclin à accepter 5 km/h de vent en plus la prochaine fois, parce qu'on a vu qu'il y avait plus de potentiel que ce qu'on avait vu au premier abord. Mais on ne voit évidemment pas comment s'est passé le vol et si, au bout du compte, le seul message n'est pas juste : « cette fois, ça a marché ». Ça ne veut pas dire que c'était sûr pour autant. Et c'est, je pense, le piège qui peut naître de ces cas isolés. Et on ne voit pas non plus les autres qui se retrouvent coincés dans les arbres après trois kilomètres.

[00:15:46] On ne les enregistre pas sur Extrakontest ou le soir quand on regarde. En ce sens, il ne nous reste que ceux qui ont survécu, pour parler un peu de façon exagérée. Je ne veux pas diaboliser tout ça pour autant. Je trouve qu'Extrakontest est une super chose. Tout comme le Live Tracking. On peut en tirer beaucoup et apprendre énormément. C'est donc tout à fait légitime. Je pense que nous devons plutôt nous demander de manière critique dans quelle mesure cela influence nos critères. Et comment nous laissons cela nous contaminer et influencer notre bon sens après une vérification météo ? Parce que nous savons que dans des conditions bien plus extrêmes, quelqu'un est passé par là hier aussi. Mais cela ne veut pas dire que... je peux le dire, il faut en être sûr.

[00:16:27] **Lucian Haas:** Mais tu pourrais dire que l'Extrakontest a aussi un côté, du moins une facette. C'est en quelque sorte le fléau de la sécurité pour la scène du parapente, parce qu'on ne voit que : quelqu'un a volé, il a atterri et a téléchargé son vol. Et alors, à première vue, ça semble avoir été sûr d'une manière ou d'une autre. Et on se dit alors : "Bon, je vais aussi voler dans des conditions similaires." Et si ce n'est pas seulement une personne qui l'a vu, mais cinq, alors ces cinq vont peut-être voler. Et la fois suivante, on en verra encore plus. Dans la scène, on verra encore plus de gens voler. Et ça continue comme ça, de sorte que la marge de sécurité se déplace peut-être lentement. Parce qu'on dit toujours, on vole de plus en plus, donc il y a cette idée qu'on tient le coup.

[00:17:12] Avant, les gens disaient qu'on ne volait jamais avec le Föhn. Aujourd'hui, il n'y a pas de journée de Föhn, sauf s'il est vraiment extrême, où on ne finit pas par voler quelque part. Et les gens disent : « Bah oui, dans cette zone, ce n'était pas si grave. » Ou « Finalement, je suis toujours monté haut et je n'ai pas eu de problème avec le Föhn du Nord en bas dans la vallée ou autre chose. » Et c'est là qu'on fait de longues distances, parce que bien sûr, les conditions thermiques avec le Föhn du Nord sont parfois très bonnes du côté du versant sud des Alpes.

[00:17:38] **Marcel Dürr:** Oui, alors le Föhn est justement un super exemple. Et je pense que justement là, oui, si on regarde il y a 15 ans, il y avait probablement aussi des gens qui volaient dans des conditions de Föhn. Et aujourd'hui, tu vois, Braunegg, Kössen, ça passe toujours, c'est le témoignage direct. Il y a alors beaucoup de monde. Beaucoup de gens, oui. Et bien sûr, on a de meilleures applis météo et on voit peut-être plus précisément où le vent perce et où non.

[00:18:03] Dans quelle mesure on va à nouveau exploiter cette marge de sécurité, c'est une autre chose. On va déjà plus vers les limites parce qu'on croit maintenant qu'on peut voler dans la zone aile. Mais est-ce qu'on le fait seulement parce qu'aujourd'hui c'est dimanche et qu'on a le temps ? Ou vraiment parce qu'avec les données d'aujourd'hui, c'est plus sûr qu'à l'époque ? Et maintenant, les gens qui ne sont pas partis voient que 50 personnes volent. Donc ça a l'air de passer. Oui, la masse valide tout ça. Ce qui se passe, on ne le voit pas de toute façon sur le live-tracking. Et le lendemain, avec des conditions similaires, ils sont aussi là. Et je pense que c'est cet effet d'accoutumance qui en résulte. Mais si c'est vraiment bien et plus sûr qu'à l'époque, j'ai quand même mes doutes. Dans le

[00:18:44] **Lucian Haas:** Tu peux donner des raisons, chaque vol qui n'est pas effectué est un vol plus sûr. Donc, les gens restent au sol, et tu peux dire : d'accord, ceux qui ne volent pas augmentent évidemment la sécurité globale et on a

moins d'accidents aériens. Du moins, si on ne vole plus du tout. Si on vole très peu et que les gens ne sont pas entraînés, alors le risque relatif augmente peut-être proportionnellement à nouveau.

[00:19:08] **Marcel Dürr:** C'est vrai. Mais en fait, il ne s'agit pas du tout de dire qu'on ne doit pas voler. Il y a assez de jours où l'on peut voler. Ce que je trouve significatif, ce sont les week-ends. À ce stade, peu importe la météo, on vole presque systématiquement. Et c'est justement ça qui me dérange. Parce que je pense qu'on vole parce que c'est le week-end. Les gens ont du temps et veulent absolument voler, pas parce que la météo est bonne. En semaine, ce n'est pas vraiment le cas. Évidemment, moins de gens ont du temps, c'est clair. Mais quand il fait beau, il y a quand même beaucoup de monde dans les airs. Là, je pense qu'on fait plus attention, on regarde si la météo est vraiment bonne et on y va consciemment. Mais le week-end, on est libre et on va voler, on regarde où c'est le moins pire, et on y va. Et là, je ne suis pas tout à fait sûr des gens que l'on voit faire ça.

[00:19:54] Je ne sais pas s'ils sont conscients, d'une part, des conditions dans lesquelles ils volent actuellement et, d'autre part, s'il ne s'agit pas seulement, ou en grande partie, de cet effet de suivisme qui entre en jeu.

[00:20:08] **Lucian Haas:** Je veux dire, je pense qu'il y a beaucoup de gens qui ont peut-être encore une famille ou autre chose, qui se libèrent un week-end, ou il y a aussi quand tu fais des sorties en vol avec des écoles ou des clubs, là on s'est pris cette semaine de vacances. On sait. En été, je dois encore être avec la famille. C'est maintenant ma semaine de vol. Et alors, même avec des conditions médiocres, on essaie évidemment d'utiliser chaque petite fenêtre météo, parce qu'on se dit qu'il faut au moins être monté en l'air. Sinon, on n'a pas eu ses vacances en vol de cette manière et on rentre peut-être très déçu chez soi parce qu'on se dit que l'objectif principal n'a pas été atteint.

[00:20:45] **Marcel Dürr:** Donc, voler en fonction du calendrier, je trouve que c'est déjà problématique en principe. Si je dis que je suis en vacances cette semaine, je dois prendre les conditions telles qu'elles sont, même si j'ai réservé quelque chose, peut-être à un endroit fixe. C'est simplement difficile et je pense que c'est un sport critique. Et justement, dès le départ, j'augmente mon risque si je commence dans de telles conditions. Les chaînes d'erreurs... ce n'est pas souvent une seule chose qui mène à un accident, mais si je commence déjà dans des conditions non idéales, alors j'ai déjà pratiquement fixé le premier maillon. Il suffit ensuite que deux ou trois autres choses s'ajoutent et il se passe quelque chose. Et je vois ça comme quelque chose de très critique. Oui, et ce n'est pas comme le vélo, et je pense que c'est souvent confondu.

[00:21:33] Surtout chez les débutants, ceux qui font du vélo, de la course à pied, de la randonnée et qui font aussi du parapente ; pour beaucoup, le sujet n'est peut-être pas traité avec assez de respect, le fait que voler soit une tout autre catégorie et qu'il faille l'aborder différemment. Et je remarque, je vais le dire, dans mon parcours professionnel, que beaucoup de gens prennent ça beaucoup trop à la légère à mes yeux.

[00:22:02] **Lucian Haas:** Dans un commentaire sous ton post Facebook, quelqu'un a écrit qu'il avait l'impression que le parapente a un côté addictif et que les gens sont un peu comme des junkies qui ont besoin de remonter dans les airs. Et que, juste à cause de cet aspect addictif, ils veulent obtenir ce choc d'endorphines dans le cerveau. Oui. Et qu'ils sont donc prêts à prendre beaucoup plus de risques. Est-ce qu'il y a quelque chose de vrai là-dedans ?

[00:22:29] **Marcel Dürr:** Oui, je pense que c'est vrai. Oui, il y a certainement quelque chose à cela. Et ensuite, le fait de se dire : « ce n'est pas parfait, mais je peux quand même voler », ce n'est certainement plus si grand qu'au début. Quand on l'a fait plusieurs fois, on finit par remarquer que ces vols ne se sont pas si bien passés après coup, parce qu'on a été dans des conditions difficiles et qu'on a peut-être même eu peur en l'air. Ou qu'on est arrivé dans des situations dangereuses, et avec l'expérience, on finit par reculer et se dire : « c'est peut-être bête, j'aurais bien voulu voler, mais qu'est-ce que j'ai gagné avec ce vol ? » Mais je pense que c'est un processus que chacun doit traverser par lui-même. Oui, on peut beaucoup en parler, mais au final, je pense que ça ne sert à rien tant qu'on ne l'a pas vécu soi-même plusieurs fois.

[00:23:18] Eh bien, on pourrait dire que

[00:23:19] **Lucian Haas:** On peut aussi argumenter que pour progresser en vol, il faut aussi s'exposer à certaines situations plus extrêmes. Oui. Bien sûr, je peux toujours faire des vols planés dans de l'air calme, mais je n'apprendrai jamais le vol en thermique ou le vol dans de l'air plus turbulent, je n'apprendrai jamais le vrai vol actif. On peut toujours

appeler ça du vol et il y a aussi des gens qui volent vraiment comme ça et qui sont très heureux avec, et c'est tout à fait légitime. En même temps, si on veut dire, d'accord, on veut progresser, il faut aussi parfois dépasser certaines limites. Ou bien pousser quelque chose à bout et se dire, d'accord, là, c'est peut-être encore un peu au-dessus de mon niveau, mais pour pouvoir m'entraîner du tout là-dedans, je dois aussi m'exposer un peu à ça.

[00:24:06] **Marcel Dürr:** Absolument, oui. Je suis tout à fait d'accord avec toi, parce que je suis aussi ambitieux et il faut repousser ses limites si on veut progresser, c'est tout à fait clair. Je pense que l'important, c'est que cela se passe dans un cadre contrôlé. Oui. Donc, si je viens juste d'obtenir mon brevet, se dire que je dois essayer de faire mon premier vol de distance lors d'une journée parfaite en avril, ce n'est peut-être pas la bonne approche. Tout comme on ne passerait pas directement à une aile de classe D juste après le brevet. Je pense que ça doit se faire par petites étapes. Le plus difficile, c'est certainement pour l'individu de juger si l'étape est trop grande ou si elle est encore acceptable. Et là, je pense qu'il faut bien sûr de l'expérience et du savoir.

[00:24:52] Ce qu'on fait actuellement, et c'est certainement l'un des plus grands défis et là où je vois un réel manque, c'est que nous, en tant que pilotes, quand on est lancés dans le monde, on n'apprend quasiment rien sur la gestion des risques ou des choses du genre. Comment je gère ça ? Comment je classe ces situations ? Là, je vois vraiment de grosses lacunes, des gens qui prennent des risques inutilement grands pour aucun réel apprentissage, ou même pour ne pas progresser. Au contraire, ça crée des expériences négatives qui nous font plutôt régresser. Et nous, dans l'aviation de ligne, on a un très bon système où, à chaque décision, on se demande quel est le pire événement qui pourrait se produire et quelle est sa probabilité d'occurrence.

[00:25:42] Et les deux sont quasiment opposés et on ne peut pas prendre de décisions qui soient sûres à 100 %, sauf si on reste au sol. Donc, il faut forcément prendre un certain risque. Mais il devrait rester au maximum dans la zone jaune entre les deux, c'est-à-dire ne pas entrer dans la zone rouge. Et si le dommage maximal est que je m'écrase parce que je me demande si je peux entrer dans ce Lee, sans être sûr que le vent n'est pas trop fort, et que je réfléchis au pire qui puisse arriver. OK, l'aile se replie et je m'écrase, je ne veux pas ça, donc c'est dans la zone rouge. Comment je m'y prends ou quelle est la probabilité que tout cela arrive, je ne peux peut-être pas bien l'évaluer, mais c'est tout à fait possible. Dans ce cas, le risque est trop grand pour y entrer. Maintenant, je dois me demander ce que je peux faire pour réduire ce risque ?

[00:26:29] Et là, il y aurait par exemple soit la possibilité de voir si je peux voler plus haut, de passer d'abord de l'autre côté ou peu importe, d'essayer de modifier ma décision dans le sens où elle reste dans une zone de risque acceptable. Et avec ça, je garantis aussi que mes étapes ne sont pas trop grandes et que je ne prends pas de risques excessifs.

[00:26:50] **Lucian Haas:** Mais ça, c'est peut-être pour les pratiquants de parapente. Oui.

[00:26:52] **Marcel Dürr:** C'est pour

[00:26:52] **Lucian Haas:** Pour les parapentistes, c'est relativement difficile. Enfin, si je vois les choses comme ça, les gens font une formation, et aujourd'hui, selon les conditions météo, tu peux être pratiquement prêt après deux semaines. Tu as ton brevet A, tu peux voler librement comme tu veux ; officiellement, tu n'as pas encore le droit de faire de longues distances ou un truc du genre, mais tu peux choisir n'importe quelle condition de vol pour décider quand tu prends l'air. Ensuite, tu es peut-être dans un milieu de club ou, pas encore un club, mais dans un milieu de réseaux sociaux ou quelque chose comme ça. Oui. Et là, tu vois les gens dire que c'est une super journée de vol, mais la super journée de vol est peut-être une super journée parce que c'est une journée thermiquement forte, avec un fort gradient et une base qui monte très haut, ce qui signifie aussi une forte brise de vallée dans les Alpes ou de fortes turbulences aussi en plaine.

[00:27:39] Mais les gens ne voient pas ça parce qu'ils n'ont pas encore l'expérience, et pourtant, ils ne perçoivent que le message de leur entourage : c'est une bonne journée pour voler. Oui, exactement. Comment pourrait-on commencer à penser de manière plus nuancée dans une telle scène, pour que même les personnes qui ne sont pas encore très expérimentées soient mieux accompagnées ou guidées, ou quelque chose comme ça ?

[00:28:03] **Marcel Dürr:** Est-ce que tu vois des possibilités ? Enfin, je pense que c'est très difficile parce que, c'est une question de tempérament très forte, de savoir qui réagit à de telles avertissements, entre guillemets, et qui n'en réagit pas.

Je pense qu'on doit distinguer deux choses. D'une part, le pilote a le savoir : il sait que dans ta situation météo, disons par exemple une situation de nord-est, on a peut-être déjà entendu dire qu'il y avait un peu de vent rafale, mais jusqu'où puis-je l'évaluer ? On annonce d'abord une forte thermique, la journée a l'air bonne sur l'appli météo, mais est-ce que je suis capable de la gérer, c'est une autre décision. Donc, d'abord, il y a le savoir, le fait de savoir ce qui m'attend, c'est le premier point. Et le deuxième point, est-ce que j'ai la compétence pour voler dans de telles conditions, sous le mot-clé du pilotage actif.

[00:28:56] Et puis il y a le troisième point, et je pense que c'est le plus difficile : c'est de réussir à combiner tout ça.

[00:29:03] Chez nous, on appelle ça la "Situational Awareness", c'est-à-dire la conscience de la situation, le fait que je puisse évaluer où je suis maintenant, où je serai dans une demi-heure et quels facteurs influencent ce vol, comment ou pas. Et là, il faut bien sûr une certaine autocritique. Une auto-réflexion, aussi une honnêteté envers soi-même : est-ce que je peux voler en tant que pilote aujourd'hui, est-ce que les conditions le permettent et est-ce que je y vais parce que Fritz, Franz et Lisa ont décidé de le faire et que je les suis ? Et c'est déjà un point assez difficile, mais comment... je le remarque souvent chez moi ou quand on lit le bulletin météo du DAV, il est souvent écrit en été que les conditions peuvent être limites pour les pilotes expérimentés, et ce genre de choses. Pour moi, je prends ça très au sérieux. Oui. Oui. Et alors je me demande parfois, hm, oui d'accord, alors je n'irai peut-être pas, même si ce n'est peut-être pas écrit pour mon niveau d'expérience actuel.

[00:29:56] Quelqu'un d'autre qui lit ça en diagonale et qui y va quand même, dira alors : « On peut toujours y aller. » Oui, et dans ce sens, je pense que c'est une décision individuelle et il est difficile de prendre les gens à la gorge, parce que l'un veut l'entendre ou y est réceptif parce qu'il considère cette information comme précieuse, et l'autre dit : « Bof, ça ne sera pas si grave, j'ai déjà volé avec ce genre de météo. » Oui. Donc, dans ce sens, je pense qu'on ne peut pas donner de recommandation générale, parce que c'est trop individuel. C'est ce qui rend la chose si difficile.

[00:30:25] **Lucian Haas:** Surtout quand on regarde la météo, c'est peut-être aussi quelque chose où tu dis, on accepte plus de risques, ça dépend peut-être aussi de la façon dont la météo évolue, donc du caractère météorologique de base. Je pense qu'on peut déjà dire que le changement climatique se manifeste maintenant aussi dans le caractère météo, pas seulement avec des températures plus élevées, mais aussi parfois avec de nouvelles conditions que nous n'avions peut-être pas en vol il y a 20 ans, ou seulement lors de jours très rares ou d'années très rares, où l'on se dit qu'il y a déjà eu en 2003 une année très sèche ou quelque chose comme ça et une année très chaude, mais après il y en a eu beaucoup qui n'étaient plus comme ça, mais maintenant nous avons déjà plusieurs années d'affilée, parfois plus, parfois moins, mais aussi des années très, très sèches, très sèches en été, où nous devons faire face à une thermique proportionnellement plus élevée, mais aussi à des turbulences proportionnellement fortes et tout ça.

[00:31:16] Peut-être que la scène du parapente n'est pas encore vraiment préparée à ça. Qu'en penses-tu ?

[00:31:21] **Marcel Dürr:** Oui, ça pourrait être un point, surtout pour ceux qui volent depuis longtemps. Il y a toujours eu des journées de dingue, et peut-être qu'on n'a pas accepté que la météo ait changé progressivement. Une journée de dingue comme celle de 2003 n'est plus comparable à ce qu'on voit aujourd'hui dans les prévisions météo. Oui, c'est peut-être le cas en plein été. Oui, c'est peut-être le cas en plein été. J'ai remarqué que ce n'est plus ma période préférée, je préfère maintenant voler au printemps et en automne parce que les conditions sont nettement plus agréables. Mon petit secret, c'est maintenant le mois de mars, c'est quand j'ai les plus belles ailes de l'année, il n'y a presque pas de vent, même sur plusieurs jours, pas de vent, une bonne thermique. Ces mois d'été, ils sont presque toujours un peu balayés par le vent et les conditions sont telles que, dès que je vois la météo, je me dis : "Waouh, ça va être quelque chose ou on va devoir s'y résoudre ?"

[00:32:14] Oui, et c'est peut-être... C'est aussi un point où il faut progressivement changer de mentalité. Bien sûr, ce sont les jours les plus longs si on veut battre des records, ce sont les jours où on peut le faire, oui, mais les conditions ne sont peut-être plus les mêmes qu'il y a 15 ans ; elles sont devenues progressivement plus extrêmes et, d'un point de vue technique, il faut bien sûr être à la hauteur de ces conditions.

[00:32:36] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on devrait faire un peu de pédagogie dans le milieu ? En gros, les gens disent que l'année de vol, avant, on disait que beaucoup ne volaient pas du tout en hiver. Maintenant, ils ont fini par décongeler ou

par sortir leur matos ; les plus hardus volaient bien sûr encore en hiver, mais beaucoup de pilotes normaux, oui, ne décollaient qu'au plus tôt en mars, et leur fenêtre de vol réelle était généralement de mai à septembre, avant de se remballer petit à petit. Certains allaient encore dans les Dolomites pour profiter de septembre et octobre, et c'était à peu près ça. Mais ce qu'on voit aujourd'hui, c'est qu'en fait, on peut voler A, toute l'année, et B, comme tu le dis, super bien. On peut même voler au début du printemps et à la fin de l'été, voire en automne, et les conditions estivales réelles, celles dont on parle toujours ou dont on parlait avant comme étant les mois de vol, on devrait peut-être s'orienter un peu différemment et dire qu'on ne devrait aller voler qu'aux jours d'été modérés. Parce que quand il fait nettement plus de 30 degrés, c'est probablement tellement turbulent que ça ne fait généralement pas beaucoup de plaisir, à moins de réussir à monter vraiment à 2500 mètres.

[00:33:46] Ça, c'est par rapport aux plaines ; dans les Alpes, c'est évidemment 1500 mètres plus haut, là où on se dit qu'en haut, c'est peut-être A, agréable au niveau des températures, et qu'on est sorti de toute la couche proche du sol qui est en surchauffe et où c'est vraiment turbulent.

[00:34:02] **Marcel Dürr:** Oui, c'est un bon point, mais je pense qu'il faut faire la distinction : quel est l'objectif de chacun ? Le pilote du dimanche, je dis, qui fait 20 vols par an. Pour lui, c'est peut-être effectivement un sujet, ou le fait qu'il évite davantage l'heure du déjeuner qu'avant, préférant plutôt les matinées et les après-midis, que c'est devenu plus important. Ceux qui, comme je l'ai dit, veulent voler loin, ils voudront bien sûr profiter des longues journées, mais même là, je pense qu'il faut avoir conscience que les conditions de ces journées s'achètent avec plus de risques que ce n'était probablement souvent le cas auparavant. Et ces journées parfaites, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas... La mémoire nous joue des tours, mais j'ai l'impression qu'avant, il y avait aussi des journées d'été avec peu de vent et une bonne thermique, qui étaient vraiment agréables à voler, que j'ai rarement trouvées ces dernières années, entre juin et août.

[00:35:00] Mais ça peut être trompeur, comme je l'ai dit, mais c'est peut-être aussi une tendance qui se dessine là.

[00:35:07] **Lucian Haas:** Oui, je pense que ça a beaucoup à voir avec la sécheresse croissante, donc la sécheresse estivale qu'on a de plus en plus souvent. Oui. Ou parfois déjà, il y a eu des années où c'était déjà incroyablement sec au printemps, en avril ou en mai, et où il y avait déjà des conditions thermiques monstrueuses, enfin, de mon point de vue, parfois monstrueuses, parce qu'on ne s'y attendait pas du tout et que des gens sortaient peut-être vraiment de leur hibernation pour commencer à voler en thermique, et ils s'attendaient peut-être à une thermique comme autrefois au printemps, et là, ils se sont pris une thermique de sécheresse au printemps qui leur est tombée dessus comme une tonne de briques, et la aile en conséquence aussi. Parfois, on dit aussi maintenant à cause de la météo que les gens disent : « Ah, on a déjà des conditions espagnoles », mais si on regarde l'Espagne, dans beaucoup de régions de la scène du vol, c'est tout à fait habituel de dire qu'en été, on ne peut voler que jusqu'à 11 heures et au plus tôt à partir de 17 heures ; je veux dire, en Espagne, c'est encore une heure de plus, donc la journée se prolonge quasiment d'une heure en arrière, la thermique se met en place plus tard aussi, alors 17 heures est souvent encore une super heure de départ et on peut encore voler en thermique magnifiquement pendant au moins trois heures la plupart du temps, mais j'ai l'expérience très précise que c'est comme ça.

[00:36:14] Je l'ai fait aussi, chez nous au moins maintenant en juin et juillet. J'habite à Bonn et il y a de petits sites de vol dans le coin, où on pouvait parfois encore décoller à 19h et voler en thermique pendant une heure, pour remonter encore de 300 à 1500 mètres. Avant, je ne pense pas que ce soit possible, mais ce sont simplement ces conditions de thermique de sécheresse où encore en fin de soirée, autant de chaleur peut se libérer et monter, permettant de faire de superbes vols. Si on ne se dit pas : je veux battre des records, je laisse ça aux super pilotes de cross-country, mais je veux juste voler pour mon plaisir, alors il peut être vraiment pertinent de se dire : je n'ai pas besoin d'être au décollage à 13h en plein été, je pars à 17h, c'est plus agréable de monter à la montagne et c'est plus agréable de voler.

[00:37:02] **Marcel Dürr:** Je suis tout à fait d'accord avec toi, je pense que c'est peu populaire. Il faut que ça s'installe chez nous, le fait que ce soit correct de faire ça. Mais jusqu'à présent, si on ne vole pas pendant les heures de pointe, on est presque un peu "pas cool", parce que c'est possible et que les autres volent aussi. Je pense qu'on nous regarde bizarrement quand on dit : "Ouais, je ne pars qu'à 17h", et on nous répond : "Mais ça commence déjà à 11h". Je pense qu'il faut encore un changement de mentalité, surtout quand on dit que le plaisir ou le kiff de voler est ma priorité et que

je ne vole de toute façon que deux ou trois heures, alors je n'ai pas besoin de le faire pendant les heures de pointe où tout m'explose à la figure, justement à ce moment-là. Alors là, je peux choisir les heures creuses. Bien sûr, si je vise dix heures ou plus, alors cette partie est incluse, c'est clair.

[00:37:55] Mais ça m'a toujours fait ça, même quand je faisais les très longs vols, que la période entre une et quatre heures était toujours le moment où j'étais content que ça se termine enfin. C'est devenu vraiment beau seulement vers le soir, quand ça devenait plus calme et tout ça. C'était plutôt le moment où on se dit : là, je dois tenir le coup.

[00:38:16] Oui, je le fais quand même de temps en temps et c'est parfois sympa quand on tombe sur une bonne journée, mais je trouve ça très difficile de prédire si ça va être le cas ou non. Aujourd'hui, je pense que je dis plus facilement que je vais atterrir si ce n'est pas comme je l'attendais. Avant, je faisais plutôt du "foncer tête baissée" en me disant que ça finirait par s'arranger. C'est probablement aussi un processus par lequel on passe.

[00:38:42] **Lucian Haas:** Comment peut-on rendre le vol de loisir cool à nouveau ? Encore une fois. Comment peut-on rendre le vol de loisir cool du tout ? Est-ce que tu vois des opportunités ?

[00:38:50] **Marcel Dürr:** La question est : est-ce que le vol de loisir doit être cool ? Pour qui voulons-nous être cool, au fond ? C'est ça la question. C'est un sujet de réseaux sociaux, non ? Si je m'amuse, ça n'a pas besoin d'être cool.

[00:39:01] **Lucian Haas:** Oui, mais c'est cool dans le sens où c'est attirant, pour que plus de gens aient envie de le faire au lieu de se mesurer à la performance et de se dire : « Je veux aussi faire ces 250 kilomètres et rester en l'air dix heures ». Mais plutôt de s'avouer vraiment que je n'ai pas besoin de faire ça. Que mon plaisir de voler, ce qui me fait vraiment vibrer et pour quoi je reste là avec un sourire, ce n'est pas d'avoir volé dix heures, mais au final peut-être la dernière thermique exploitée, où je me suis juste ramené pendant une heure dans une thermique douce. Et c'était peut-être l'expérience réelle de ce vol. Et à la fin, on se dit peut-être : « Ah oui, c'était ces 200 kilomètres qu'on a parcourus ». Mais ce qui reste dans l'âme, c'est peut-être pas le chiffre 200, mais au final vraiment ce moment de plaisir, puis peut-être cette dernière thermique pour en sortir doucement afin de pouvoir boucler le triangle.

[00:39:55] Mais ce sentiment, ce qui est agréable et qui reste en tête, c'est en fait ça.

[00:40:01] **Marcel Dürr:** Exactement, oui. J'ai beaucoup réfléchi à ce sujet, aussi ces derniers mois. Et je me pose toujours la question : est-ce que je piloterais de la même manière si personne ne me voyait ? Je trouve que c'est une excellente question. Parce qu'on réfléchit beaucoup plus. Est-ce que je vole maintenant parce que je suis vu sur le live-tracking, parce que je veux être bien placé sur XContest ou ailleurs, ou est-ce que je le fais pour moi ? Et là, l'horizon change vraiment énormément. J'étais récemment en Norvège pour du bivouac-vol et c'étaient des jours où on aurait pu voler loin. Et pourtant, j'ai essayé de voler vraiment juste pour moi, et je me suis rendu compte qu'au plus tard...

[00:40:46] Deux ou trois heures, j'ai atteint le moment où je me suis dit : maintenant, je vais vraiment atterrir. Et je l'ai fait, j'ai peut-être fini à pied, je suis sauté dans le lac ou je ne sais quoi. Et c'étaient des vols tellement géniaux parce que, comme je l'ai dit, je ne me suis orienté que sur moi-même, ni sur une histoire, ni sur ce que les autres pourraient attendre, ni sur l'idée qu'il faille faire quelque chose de génial. Et au bout du compte, on vole pour soi, pas pour Instagram. Instagram, Facebook et XContest. Et je pense qu'il faut se poser la question plus souvent : est-ce que je vole pour moi ou qu'est-ce que je ferais si personne ne me voyait ? Je trouve vraiment que ça fait progresser. Tu deviens vieux ? Oui, probablement.

[00:41:32] C'est

[00:41:32] **Lucian Haas:** la question est de savoir si on peut transmettre cette sagesse d'expérience aux jeunes loups ou s'ils vont simplement encore... Non, ça ne marche pas. On était pareils. Ils doivent se prendre les cornes sur la figure et faire leurs propres expériences. Un point que je voudrais aussi aborder, c'est l'évolution. L'évolution du matériel, donc de nos ailes, qui sont d'une part devenues nettement plus performantes, mais parallèlement, on a l'impression qu'elles sont aussi devenues plus stables par moments, enfin pas plus solides en tant que matériau, mais par ce qu'elles peuvent encore absorber en termes de turbulences sans se replier. Ou s'il y a un repli, alors peut-être pas aussi violemment que les modèles précédents l'auraient fait dans des situations similaires. Et elles sont souvent aussi, d'après mon expérience,

désormais...

[00:42:18] Plus agréable à piloter, car autrefois, en tant que pilote, on devait piloter beaucoup, beaucoup plus activement et freiner bien plus fortement une forte projection de l'aile, alors qu'aujourd'hui, les profils sont déjà partiellement autostables par endroits, ce qui permet de beaucoup moins ramer, disons, parfois dans des conditions turbulentes. Mais cela fait aussi en sorte que nous, en tant que pilotes, on se dise peut-être que ce n'est pas si grave. Je reste simplement sur le gaz ou je vole. Au moins peut-être sans accélération, mais je continue de voler tout simplement parce que l'aile reste stable.

[00:42:53] **Marcel Dürr:** C'est donc certainement un point qui entre en jeu. Les gens qui commencent maintenant ne connaissent pas les anciennes ailes. Pour eux, c'est probablement ainsi que ça se ressent, et c'est normal. Et oui, je veux dire, les voitures allaient aussi plus vite à un moment donné ou étaient capables d'aller plus vite, et les gens allaient plus vite. Je pense que c'est observable dans tous les domaines : quand le matériel s'améliore, on essaie de repousser les limites... les limites, et ce n'est certainement pas quelque chose de mal en soi pour l'instant. C'est pour ça qu'on améliore les choses, oui.

[00:43:27] Il y a eu, j'ai vu un reportage intéressant sur le directeur du tourisme de Verbier. Il a dit que le nombre d'accidents liés aux avalanches dans sa région est resté constant sur les dernières décennies, alors qu'il y a eu des développements immenses concernant les sacs à avalanche et tout ça. Mais il a aussi dit qu'aujourd'hui, les gens font des lignes de pente. Il y a 20 ans, ils n'avaient même pas regardé ces lignes, et aujourd'hui ils descendent dessus parce qu'ils se sentent en sécurité avec le matériel adéquat qui les aide. Et je pense que ça se transpose exactement au parapente. Aujourd'hui, on vole sur des lignes que l'on n'aurait pas osé faire avant, et on vole dans des conditions qui, en fait, il y a 20 ans, on aurait dit : non, jamais de la vie.

[00:44:14] Et aussi, la question est : comment on gère ça ? Oui, une approche serait... de prendre davantage en compte la sécurité que les ailes offrent, peut-être, et d'essayer de ne pas repousser autant les limites consciemment et de ne pas exploiter tout ce qui est techniquement possible, alors on aurait peut-être un gain. Mais c'est aussi très individuel.

[00:44:38] **Lucian Haas:** En psychologie, il existe un effet appelé l'effet Pelzmann, ou d'autres parlent d'homéostasie du risque. C'est le fait que lorsque les progrès techniques ou une réduction du risque externe surviennent, l'utilisateur peut prendre un risque plus important, ou plutôt, il est plus enclin à le prendre parce qu'il maintient pour lui toujours le même niveau de risque ressenti. Et c'est exactement ce que tu as écrit à propos des gens qui font de la poudre à neige : ils se sentent plus en sécurité s'ils ont un sac à dos airbag, mais ils prennent alors le risque d'aller dans des pentes plus raides, plus exposées aux avalanches, ou quelque chose comme ça. Exactement. Tout comme nous, en tant que pilotes, on se dit : mon aile ne va jamais s'effondrer, donc j'ose voler beaucoup plus souvent par temps de Föhn, au vent ou autre, parce que je me dis que ça n'arrive tout simplement pas.

[00:45:29] Je peux encore me débrouiller. Et ce qui serait intéressant, ce serait de dire comment on peut quand même amener les gens à avoir un vrai plus en termes de sécurité ? À se dire : d'accord, j'ai maintenant les meilleures ailes pour le parapente. J'ai maintenant des ailes meilleures, plus légères, plus agréables à piloter. Mais est-ce qu'on les utilise vraiment de cette manière ? Sans déplacer mon niveau de risque. Penses-tu qu'il pourrait y avoir des moyens, une sorte de sensibilisation ou autre chose, pour que les gens se disent : oui, je l'utilise vraiment ?

[00:46:03] **Marcel Dürr:** Oui, peut-être que le simple fait d'en parler apporte déjà quelque chose, je pense. Enfin, comme je l'ai dit, j'ai posté ça parce que ça m'énervait à un moment donné et que je voulais en discuter. Et les retours que j'ai reçus, beaucoup vont déjà dans ce sens et beaucoup me contactent encore. Ils disent : « Oui, aujourd'hui, j'ai renoncé. » Pour ces raisons, je trouve ça bien. Je pense que le fait qu'on en parle nous fait déjà progresser. Le fait qu'on soit conscients de la chose et qu'on s'y remette parfois. Est-ce que ce qu'on fait là est sûr ? Ou est-ce qu'on le fait simplement parce qu'on a toujours fait comme ça ? Et se remettre en question davantage : est-ce que ce qu'on fait est bien ? Ou pourquoi le faisons-nous ? Vous le remarquez aussi, les gens qui ont fini leur formation, la première chose qu'ils font, c'est de s'acheter une aile B. Oui, donc ils ont acquis de l'expérience.

[00:46:50] Mais au lieu de prendre ce surplus d'expérience sur leur aile actuelle comme un plus en termes de sécurité, ils l'investissent directement dans plus de performance et se retrouvent quasiment au même niveau de risque qu'ils avaient

quand ils étaient débutants. On accumule plus d'expérience et immédiatement, le plus qu'ils ont atteint en termes de sécurité est réinvesti dans la performance. Et là aussi, on pourrait se demander : est-ce qu'il faut déjà l'aile suivante, la meilleure ? Ou est-ce que je ne peux pas utiliser d'une manière ou d'une autre ce plus de sécurité sur lequel j'ai travaillé grâce à l'expérience ?

[00:47:22] **Lucian Haas:** Dans l'un des commentaires sur ton post, quelqu'un a aussi écrit qu'en vol en ligne, il y a énormément de choses, que vous faites toujours des entraînements et que vous êtes ainsi constamment confrontés à des situations risquées. Pas en direct, mais aussi en simulateur ou autre. Et vous avez des formations continues dans plein de domaines, et avec ça, cette conscience du risque et cette confrontation avec les dangers potentiels, ça revient toujours sur le tapis, en quelque sorte. Comme tu le dis, c'est abordé. Mais aussi de manière très structurée. Vous êtes des pilotes pros, vous êtes payés pour ça. Il y a donc aussi une formation à la sécurité classique. Et il disait que, dans la scène du parapente, il manque en fait une sorte de formation continue obligatoire ou n'importe quelle forme où on dirait : après ta formation, tu ne peux pas juste aller voler pendant les 20 ou 30 prochaines années comme tu veux, mais il serait peut-être utile d'avoir, de temps en temps, des cours de remise à niveau ou comment on appelle ça, des offres où on dit : confronte-toi à ta propre conscience du risque.

[00:48:30] mentalement, et dès que tu fais ça, tu es peut-être plus prêt à ne pas échanger ce surplus de sécurité des ailes contre plus de risques pour toi. Penses-tu que ce serait une approche judicieuse de dire : faisons en quelque sorte une formation continue obligatoire ou autre chose ? Oui,

[00:48:52] **Marcel Dürr:** C'est compliqué. Je dirais que c'est toujours un loisir et qu'on vole seul, et je pense que c'est une grande différence.

[00:49:00] Pour les pilotes en tandem, on pourrait certainement en discuter, mais pour le pilote normal qui vole seul, c'est après tout un loisir. Que tu fasses du vélo, de l'alpinisme ou du kayak, il n'y a pas de cours ou de sorties obligatoires, tu peux aussi y aller seul, tu n'as pas besoin de présenter un cours d'avalanche tous les deux ans ou quoi que ce soit. C'est la question : dans quelle catégorie on classe tout ça. Si tu regardes maintenant le domaine du PPL en aviation, c'est-à-dire les pilotes privés, ils doivent pourtant prouver leurs décollages et atterrissages, faire des vols d'entraînement tous les deux ans, là c'est déjà réglé de manière relativement claire. Mais ils ont bien sûr aussi la possibilité théorique de prendre quelqu'un avec eux et ils sont alors à nouveau responsables d'autrui, ce que nous, en tant que pilotes solos, n'avons pas dans ce sens. Donc je ne sais pas si l'obligation est réellement la bonne voie.

[00:49:48] Mes offres existent déjà, peut-être pas encore assez, mais ceux qui le veulent pourraient faire quelque chose. Je pense que le problème, c'est plutôt qu'ils ne le font pas. Mais on ne veut pas forcer les gens. Au bout du compte, c'est la décision de chacun. Je pense donc que je privilégierais plutôt à faire prendre conscience aux gens de l'importance de se former davantage. Que le brevet de pilote soit un peu comme le baccalauréat. Tu as ton brevet, mais en réalité, tu n'y connais encore rien, et qu'on te demande maintenant d'être responsable et de te perfectionner, sinon tu risques de te prendre un sacré coup de pression. Pour moi, la question est...

[00:50:22] **Lucian Haas:** La question est de savoir si on n'a pas peut-être une sorte de problème de formation. Enfin, "problème" est peut-être le mauvais mot. Mais est-ce que notre formation, la formation au parapente, on peut faire une petite distinction entre l'Allemagne et la Suisse et tout ça, c'est un peu réglementé différemment. Mais est-ce qu'elle est peut-être trop facile ? Est-ce qu'on obtient un brevet trop vite, trop facilement, pour ensuite être exposé à tous ces risques de vol, enfin, être exposé librement comme nous pouvons l'être ? Genre, tu te dis vraiment qu'avec deux semaines de formation possible, tu as déjà le droit de voler par n'importe quel temps que tu as envie de voler. Alors que tu n'as aucune idée de ce qui se passe peut-être là-dehors en ce moment. Est-ce que notre formation ne devrait pas être beaucoup plus stricte ?

[00:51:10] **Marcel Dürr:** Alors pour une licence de pilotage, c'est certainement trop laxiste. Je le vois aussi comme ça,

[00:51:16] Eh bien, comment dire, les Suisses le font déjà nettement mieux. Oui.

[00:51:22] Ouais, on pourrait certainement y mettre plus de contenu et ce serait sans doute là que ça serait le mieux, pour qu'il y ait une base solide. Enfin, si je repense à ma formation de vol à voile que j'ai faite à 15 ans, c'était déjà 80 heures de cours théoriques. On analysait les thermiques et tout le reste. On allait beaucoup plus en profondeur. Et un

parapente, je veux dire, ça a l'air simple, mais quand on en fait pendant quelques années, on réalise que ce n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît au premier abord. On est beaucoup plus exposé aux phénomènes météorologiques que dans un avion. Et je pense que ce serait plus pertinent d'avoir encore plus de théorie, aussi en combinaison avec la pratique. Le sujet de la gestion des risques, les facteurs humains, est à mes yeux encore totalement sous-représenté, même après la formation, où on laisse les gens, en principe, se débrouiller seuls.

[00:52:16] Alors, s'il y en a plus, je pense que je commencerais effectivement par là. Bien sûr, c'est une question d'argent et tout ça. Mais ce ne serait probablement pas si simple non plus. Oui, je serais mieux de m'investir d'abord là-dedans. Et les possibilités,

[00:52:26] **Lucian Haas:** le faire plus tard ? Enfin après la formation, comment peut-on inciter les gens à se dire, hé, retourne suivre une météo, genre une formation ou une spécialisation axée sur les risques, ou autre chose, où on aborde vraiment certains sujets et où on peut prendre le temps de réfléchir par soi-même ? Comment pourrait-on structurer une telle offre ?

[00:52:52] **Marcel Dürr:** Eh bien, il existe bien des offres. Oui, je veux dire, tu fais aussi des trucs comme ça, mais je crois que ce sont toujours les mêmes personnes qui suivent ce genre de formations. Je pense qu'il faut d'abord que les gens prennent conscience de la nécessité ou comprennent que, même s'ils ont leur brevet, ils ne savent pas encore tout. Et souvent, quand on discute avec eux, on entend la thèse : « Oui, je vole beaucoup pour l'instant », mais ils ne regardent aucun livre et la théorie, c'est un peu "pas cool", alors ils préfèrent voler beaucoup, ils apprendront sur le tas. Il faut un peu aiguïser cette conscience, cette awareness, pour leur faire comprendre que ça ne suffit pas, qu'ils doivent en fait commencer maintenant à se pencher sur les choses et sur les risques. Peut-être que c'est aussi dans la formation, je ne suis pas assez au fait pour le dire, mais ce n'est pas assez souligné parce qu'on veut vendre quelque chose, alors on ne mentionne pas assez que c'est un sport dangereux, qu'il comporte des risques et qu'il faut savoir les gérer en conséquence.

[00:53:50] On devrait peut-être être plus transparent, dès le début. Évidemment, ce n'est pas... sur le panneau publicitaire, pas comme les paquets de cigarettes avec des gens en état de mort cérébrale. Oui, je ne me l'imagine pas comme ça, mais on pourrait quand même le rendre un peu plus présent dans un cadre raisonnable. Alors, les gens réaliseraient peut-être mieux qu'il reste encore beaucoup à faire et qu'il y a encore pas mal de choses à apprendre.

[00:54:15] **Lucian Haas:** Eh bien, ça fait 27 ans que tu pilotes et tu as laissé entendre que tu étais probablement un peu plus enclin au risque avant qu'aujourd'hui. Je vais le dire comme ça. Est-ce qu'au cours de ces 27 années, tu as déjà vécu de vraiment graves situations ?

[00:54:31] **Marcel Dürr:** Le mot « grave » est toujours relatif, mais c'est vrai, tout n'a pas toujours bien tourné. Enfin, je n'ai jamais eu d'accident.

[00:54:39] À cet égard, j'ai probablement bien fait certaines choses. J'ai eu de la chance par moments, et je pense que c'est aussi nécessaire. Mais bien sûr, il y a eu des situations où j'ai dit après coup : « c'était vraiment bête ». Et ce sont généralement... J'y ai repensé, pourquoi... Qu'est-ce qui fait que de telles situations surviennent ? Ce sont toujours les deux mêmes choses. L'une, c'est l'ignorance, quand on est surpris par une situation et qu'on ne l'avait pas prévue. Et la deuxième, c'est l'insouciance. Quand on traverse des phases où tout se passe bien et qu'on repousse inconsciemment ses limites, que ce sentiment d'immortalité apparaît et qu'on dépasse les bornes, on finit par arriver à un point où l'on se dit : « Oh, encore une fois. Pourquoi ? C'est complètement stupide. » Et là, on fait un pas en arrière.

[00:55:25] Et ça arrive une fois ou deux, et on finit toujours par devenir plus conservateur et par se dire qu'il faut avoir plus de respect. Ce n'est pas aussi facile que ça en a l'air, on fait des erreurs, ça arrive, et je dois laisser de la place pour ça. Et cette prise de conscience, elle demande simplement du temps. On peut prêcher ça aux gens autant qu'on veut, mais il faut probablement passer par ses propres expériences.

[00:55:47] **Lucian Haas:** Dans l'aviation de loisir, lors d'incidents, je ne sais pas si vous devez le faire à chaque vol, mais sinon lors d'incidents, vous devez toujours rédiger des rapports. Noter ce qui s'est passé, comment vous avez réagi ou autre chose. Ça permet aussi de mieux l'ancrer dans votre propre cerveau, parce que c'est souvent le cas, il y a aussi la tendance du journaling et tout ça, où il est dit d'écrire des choses, alors on les intègre simplement mieux dans ses propres

connaissances. Est-ce que tu recommanderais aux gens, "hé les gars, écrivez de préférence pour chaque vol ce qui était bien et ce qui ne l'était pas, tenez un carnet de vol non seulement avec le kilométrage et les heures de décollage et d'atterrissage ou autre chose, mais tenez un carnet de vol où vous vous posez peut-être cinq questions essentielles."

[00:56:33] Qu'est-ce que je peux améliorer, à quoi dois-je faire attention la prochaine fois, qu'est-ce que je ne dois plus faire du tout ? On peut passer en revue ça à chaque vol. Et ça peut parfois être des toutes petites choses, comme ne plus voler si près des autres sur la pente parce que tout s'est bien passé, mais qu'on peut ainsi éliminer le risque, parce que d'un coup... j'ai décroché et j'ai failli me prendre le sommet dans le voile et je n'avais plus aucune maîtrise, parce que je n'avais pas vu venir ce soi-disant trou d'air.

[00:57:05] **Marcel Dürr:** Alors, je pense que le truc élémentaire pour s'améliorer, c'est en principe de faire une sorte de débriefing avec soi-même. Et c'est ce que je fais systématiquement après chaque vol. Quand je rentre, je me demande ce que j'ai bien fait aujourd'hui et quelle décision n'était pas bonne. Ensuite, je repasse le vol mentalement de manière chronologique et je me demande à quels moments je ferais les choses différemment maintenant et qu'est-ce qui était bien. Et au début, ça aide aussi vraiment de noter ça. Genre, les trois enseignements de chaque vol. Et on va probablement voir que des choses similaires ressortent tout le temps. Et c'est comme ça qu'on peut vraiment progresser, utiliser ses expériences de manière utile. Et il y a cette jolie expression : les bons pilotes ne font chaque erreur qu'une seule fois.

[00:57:51] Ça ne marche pas toujours, bien sûr, mais si on en tire quelque chose, c'est déjà... un grand pas dans la bonne direction.

[00:57:58] **Lucian Haas:** D'accord, Marcel. Je vais laisser ça comme ça. Les bons pilotes ne font chaque erreur qu'une seule fois. Et si tu as fait une erreur une fois, ça ne définit pas qui tu es, c'est juste général. Si tu as fait une erreur une fois, laisse tomber. Alors tu peux dire : je suis un bon pilote.

[00:58:13] **Marcel Dürr:** Ce serait bien, bien sûr. Mais on n'y arrive pas, parce qu'on fait tous trop d'erreurs à ce sujet. Mais on doit accepter que cela en fait partie. Et je pense que l'important reste de se laisser cette marge de manœuvre.

[00:58:26] Un espace entre nous, avec assez de marge de sécurité en dessous. Mais aussi dans nos décisions, pour ne pas aller jusqu'à la limite et ainsi pouvoir garder le plaisir tout en évitant les expériences négatives. Et c'est pour ça que ça devrait servir en fait, pour qu'on s'amuse et qu'on puisse voler heureux, satisfaits et en sécurité.

[00:58:46] **Lucian Haas:** Marcel, merci pour la discussion et merci aussi pour ton post Facebook, avec lequel tu as suscité pas mal de réflexions dans la scène. Et si seulement quelques personnes disent maintenant : « Je vais fixer mes marges de sécurité, mes "no-go", un peu plus conservatoirement que ce que j'avais fait avant ». Et si c'est seulement pour cet été, l'été prochain ils l'auront déjà oublié. Mais avec les conditions extrêmes actuelles, c'est peut-être tout à fait pertinent, ça a peut-être déjà fait bouger pas mal de choses. Merci aussi pour ça.

[00:59:14] **Marcel Dürr:** Exactement, je

[00:59:14] **Lucian Haas:** Merci.

[00:59:20] Tu trouveras le lien vers le texte de Marcel Dürr, qui m'a inspiré pour cet épisode, dans les notes de l'émission. L'épisode t'a plu ? Alors abonne-toi à Podz-Glitz. Laisse un commentaire et recommande le podcast à tes amis. Et si tu veux contribuer durablement à ce que je puisse continuer à te divertir et à t'informer aussi bien avec Podz-Glitz et le blog de parapente associé Lu-Glitz, alors deviens contributeur. Tu peux choisir librement le montant de ta contribution. 1 à 2 euros par épisode de podcast plus 1 à 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glitz ne te coûteront certainement rien. Cela m'aide en tant que journaliste indépendant. Mais dans l'ensemble, c'est une base solide pour pouvoir poursuivre ces projets. Toutes les informations nécessaires sur la manière dont ta contribution me parviendra se trouvent sur le blog Lu-Glitz, dans la page Soutenir.

[01:00:12] À la prochaine. C'était Lucian. C'était Lucian.