

Morning Glory

Podz-Glitz 193 — Michael Maurer

Published	2026-09-11
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glitz/podz-glitz-193-morning-glory
Duration	01:18:50
Speakers	Lucian Haas, Michael Maurer
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0193-morning-glory-michael-maurer.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	53 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	19
Show notes	19
Transcript	19
Français	34
Show notes	34
Transcript	34

Deutsch

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

Show notes

Michael Maurer erzählt über sein Leben als kleiner Bruder von Chrigel, Testpilot für Advance und scheinbar ewiger Zweiter

In der öffentlichen Wahrnehmung steht Michael Maurer zwar häufig im Schatten seines berühmten älteren Bruders Chrigel Maurer. Fliegerisch aber gibt es da wenig Unterschiede. Auch Michael ist sportlich erfolgreich und immer wieder auf den Podien zu finden, von Acro über XC bis Hike and Fly. Wobei dem 36-jährigen dennoch etwas der Ruf anhängt, der scheinbar ewige Zweite zu sein.

Woran das liegen könnte, darüber sprechen wir in dieser Episode 193 von Podz-Glitz. Unter anderem geht es darum, wie Michael seine Rolle als Chrigels „kleiner“ Bruder erlebt und warum er nicht ganz so ehrgeizig ist wie dieser. Ein weiteres Thema sind seine Erfahrungen als Testpilot bei Advance, sein mit den Jahren wachsender Respekt vor Manövern und die Kehrseite der Entwicklung, dass moderne Schirme immer klappstabiler werden.

Michael Maurer war der erste Pilot, der mit einem Gleitschirm durch einen 70 Meter langen Tunnel geflogen ist. Er erzählt von den Erlebnissen bei diesem Stunt und von seinem Traum eines noch spektakuläreren Flugprojekts.

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

Musik dieser Folge:

Track: Morning Mandolin | Künstler: Chrish Haugen

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=V0bxY-vPuYU>

Lu-Glitz Links:

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

LINKS zu Michael Maurer:

- Michael Maurer auf Instagram: https://www.instagram.com/maurer_mich/
- Bericht zum Tunnelflug: <https://www.advance.swiss/das-ende-des-tunnels>
- SRF-Porträt von Michael Maurer (Film von 2019): <https://www.youtube.com/watch?v=onWtWBdFq4Q>

Transcript

[00:00:02] **Michael Maurer:** Was wir aber insgesamt sehen, ist halt, dass die Schirme heutzutage auch fast nie mehr klappen. Und das ist halt auch für uns Testpiloten viel schwieriger, weil mit diesen immer stabiler werdenden Schirmen können wir auch nicht im Vollgas fliegen, bis es klappt. Das haben wir früher oft gemacht, dass du einfach ohne irgendeine Aktion durch die Turbulenzen brestest, bis der Schirm klappt. Und heutzutage macht es Angst davor, dass du einen Klapper hast. Das ist der Unterschied.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Michael Maurer. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:08] In der öffentlichen Wahrnehmung steht Michael Maurer zwar häufig im Schatten seines berühmten älteren Bruders Chrigel Maurer. Fliegerisch aber gibt es da wenig Unterschiede. Auch Michael ist sportlich erfolgreich und immer wieder auf den Podien zu finden. Von Akro über XC bis Hike and Fly. Wobei dem 36-Jährigen dennoch etwas der Ruf anhängt, der scheinbar ewige Zweite zu sein. Woran das liegen könnte, darüber sprechen wir in dieser Episode 193 von Podz-Glidz. Unter anderem geht es darum, wie Michael seine Rolle als Chrigels kleiner Bruder erlebt und warum er nicht ganz so ehrgeizig ist wie die Podz-Glidz. Ein weiteres Thema sind seine Erfahrungen als Testpilot bei Advance,

[00:01:53] sein mit den Jahren wachsender Respekt vor Manövern und die Kehrseite der Entwicklung, dass moderne Schirme immer klappstabiler werden. Michael Maurer war der erste Pilot, der mit einem Gleitschirm durch einen 70 Meter langen Tunnel geflogen ist. Er erzählt von den Erlebnissen bei diesem Stunt und von seinem Traum eines noch spektakuläreren Flugprojekts.

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

[00:02:42] Michael, der Tony Bender ist gestorben. Kanntest du ihn? Nicht

[00:02:49] **Michael Maurer:** wirklich gut. Ich habe ihn ab und zu mal gesehen, in Santillär vor allem. Aber ja, ich kannte Tony. Nicht persönlich in dem Sinne,

[00:03:00] **Lucian Haas:** ja. Tony galt ja so als Legende im Sport. Welche Bedeutung haben solche Legenden für das Gleitschirmfliegen?

[00:03:08] **Michael Maurer:** Ich bewundere die Leute und vor allem der Tony für seine Ausdauer im Gleitschirmsport und seine Leidenschaft, dort seit Jahren immer dran zu sein und Neues. Ja, er war ja auch in der Entwicklung bei NOVA. Dass er da immer gepusht hat und die Motivation, die die Leidenschaft für das Gleitschirmfliegen nie verloren hat. Das beeindruckt mich sehr und ja, ist, glaube ich, immer schwieriger und nicht selbstverständlich, dass solche Leute diese Energie aufbringen und diese Freude dabei haben.

[00:03:46] **Lucian Haas:** Tony war ja einer der Ersten, war so ein Urgestein, war, glaube ich, einer der ersten Deutschen, der auf Drachen geflogen ist. Und dann war er auch einer der Ersten, die aufs Gleitschirmfliegen umgestiegen ist und immer dabei geblieben ist. Also so ein richtig Urgestein, so ein Typ. Und manchmal habe ich so den Eindruck, ja, die Gleitschirmszene, die ist ja im positiven Sinne gesehen sehr reif geworden, auch was die Technik und Sonstiges betrifft, hat aber vielleicht einiges von dem, von diesem Abenteuer, was auch immer Spirit, ein bisschen verloren, den vielleicht die Anfangszeiten so gehabt hat. Siehst du das ähnlich? Ja, auf jeden Fall.

[00:04:20] **Michael Maurer:** Also wenn ich mir überlege, wenn ich mit den Schirmen, die die damals hatten, fliegen müsste oder so testen müsste, das war schon eine andere Welt. Und du musstest vom Mindset her, glaube ich, schon nochmal anders funktionieren. Und das Abenteuer war sicher viel mehr der treibende Faktor, wie irgendwelche super leistende Schirme bauen. Natürlich war das auch damals schon ein Thema, aber heutzutage ist das alles viel komplexer und Nuancen entscheiden über ein gutes Produkt oder nicht. Und das ist ja auch so. Das hat sicher was vom Abenteuerlichen verloren, was auch nicht schlecht ist, aber anders, genau.

[00:05:06] **Lucian Haas:** Ja, am Anfang gab es ja manchmal von einem Gleitschirm zum nächsten war dann eine ganze Gleitzahl, die gewonnen werden konnte, quasi einfach nur von der technischen Entwicklung, die weiterging und heute

kämpfst du um Zehntel vielleicht, die du irgendwie beim Fullspeed noch rausholen kannst oder sonstiges was. Du arbeitest ja als Testpilot bei Advance. Habt ihr bei Advance eigentlich sowas wie ein Schirmarchiv, wo du auch reingreifen könntest? Und sagen könntest, ich zieh mir mal so ein Schirm raus von 1992 oder sowas, also weit vor der Zeit, wo du mit dem Gleitschirmfliegen angefangen hast und sagst, ich probiere den einfach mal aus. Und hast du das schon mal gemacht?

[00:05:40] **Michael Maurer:** Ich habe es noch nie gemacht. Wir hätten ein paar Produkte, die wir da einlagern bei uns. Nicht alle. Das sind meist, ich kann es nicht auswendig sagen, das sind halt so einige interessante Schirme, die für etwas bedeutend waren.

[00:06:00] Und ja, eigentlich wäre das eine gute Idee, das mal zu machen. Das wäre schon spannend.

[00:06:06] **Lucian Haas:** Einfach so die Geschichte des Gleitschirmfliegens selber nachfühlen. Vor einer Woche war ich selber auf dem Fliegerfest und da hatte einer, drei, auch da war ein Schirm, ich glaube auch einer von 1992 und einer von Ende der 80er oder sowas dabei. Das war eher nur für Groundhandling. Einfach nur mal probieren, kann man die hochziehen oder nicht. Und einen hat man überhaupt nicht hochbekommen. Und da war dann die Frage, okay, ist das Zug so verzogen, dass er einfach nur noch auf drei Viertel hängen bleibt und höher kriegt man ihn gar nicht? Oder ob die Leute einfach wirklich nur am steilen Hang sich so runtergestürzt haben, dass im Fliegen er dann vielleicht doch irgendwann flog? Das weiß ich nicht. Aber es war dann schon interessant, das einfach mal so nachzuspüren und auch zu sehen, hey, die hatten damals ja, es waren keine Zweileiner oben an der Kappe, aber unten hatten sie auch nur quasi A - und B-Gurt, mit dem man dann aufzog und gesteuert hat.

[00:06:57] Dass man sieht, ah, irgendwo, läuft das dann so im Kreis.

[00:07:01] **Michael Maurer:** Ja, eigentlich sind wir auch bei den modernen Zweileiner wieder dort mit oben mehrere Einhängpunkte und einen Zweileiner, genau. Und ja, ich denke, weisst du was, viele ältere Piloten erzählen mir, ja weisst du, 1995, was auch immer, sind wir von da nach da geflogen und so weiter. Und ich denke mir oft schon, wenn du damals fliegen wolltest, dann muss es das Wirklichkeitstest, wirklich wollen und heutzutage ist es oft so, ja cool, fliegen, das ist ja eh, mach ich mal. Und das glaube ich, das wieder zu erleben mit einem alten Schirm, könnte schon spannend sein und nochmal so das ganze Bewusstsein fürs Fliegen nochmal, ja, ändern und auffrischen.

[00:07:49] Weil ja, was wir heute alles können und machen mit dem Material ist ja, das ist ja enorm. Also schon was. Das ist ganz, ganz gegangen, ja.

[00:08:01] **Lucian Haas:** Die Anfänge waren ja häufig so die wilden Männer mit ihren wilden Kisten, auch wenn es keine Kisten waren oder die wilden Schirme, mit denen die sich da runtergestürzt haben. Glaubst du, dass, wenn du 20 Jahre jünger oder früher geboren worden wärest, hättest du auch damals schon mit dem Fliegen angefangen oder hättest du gesagt, nee, das ist eigentlich in der Form nichts für mich, weil es einfach zu riskant, zu gefährlich, zu was auch immer ist?

[00:08:26] **Michael Maurer:** Doch, ich glaube schon. Ich glaube schon, vielleicht nicht. Ich meine, meine Risikobereitschaft, mein Wille, irgendwas auszuprobieren, ist jetzt in den 20 Jahren, wo ich fliege, halt auch anders wie mit 16, als ich zum Fliegen begonnen habe. Und ich glaube, wenn ich 20 Jahre früher 16 gewesen wäre, hätte ich das auch so gemacht, glaube ich. Weil das ist eigentlich grundsätzlich, das Fliegen ist ja noch gleich. Es ändert sich ja nichts. Und man kennt ja nicht und man weiß ja nicht, was 20 Jahre später dann kommt. Man kann sagen, ja, ich warte jetzt noch 20 Jahre, dann fliege ich, weil es sicherer ist.

[00:09:15] Das

[00:09:15] **Lucian Haas:** heißt, du warst mit 16 ein Draufgänger?

[00:09:18] **Michael Maurer:** Nein, kein Draufgänger. Nein, ich denke nicht Draufgänger. Aber beim Fliegen hatte ich nie das Gefühl, ich muss was riskieren. Das habe ich einfach gerne gemacht und war sicher auch neugierig, irgendwas zu lernen. Durch mein Vorbild, mein Bruder Chrigel, der viel zu meiner fliegerischen Laufbahn beigetragen hat, war das nicht Draufgängerisch, sondern einfach reinkommen, reinwachsen und dann auch weiter ausprobieren. Hast du von Chrigel gelernt, also hat der dir das Fliegen beigebracht?

[00:10:04] Ja, ich denke schon, dass man das so sagen kann. Ich habe immer auch gesagt, er ist eigentlich mein fliegerisches Handbuch. Wenn ich Fragen hatte oder irgendwas, er weiss vieles und wir haben viel über irgendwelche Sachen gesprochen, auch im Akrofliegen und so weiter. Oft war die Antwort halt dann, ich muss halt mal probieren. Kann ich dir auch nicht so sagen, aber das hat auch geholfen, dass man nicht einfach alles auf YouTube schauen konnte.

[00:10:42] Von daher glaube ich, hat er mir sehr, sehr viel beigebracht und ich wäre nicht hier, wenn ich nicht mit ihm einen Mentor gehabt

[00:10:52] **Lucian Haas:** hätte. Hat der dich eigentlich zum Fliegen animiert oder hast du ihn fliegen sehen und sagst, das, was du machst, das will ich auch und wie kann ich das jetzt? Und dann hat er dir dahin geholfen.

[00:11:03] **Michael Maurer:** Nein, also er hat mir das ermöglicht, sage ich mal, indem er mich einerseits zum Tandemfliegen mitgenommen hat. Das hat mir sehr gut gefallen und irgendwann mit 15 Jahren war dann halt der Moment für die Ausbildung und da, wenn, ja, die Eltern hätten, glaube ich, nicht unbedingt gesagt, ja, du darfst gehen und er hat es dann halt geregelt in dem Sinne, und mir auch die finanzielle Unterstützung geboten damals,

[00:11:40] was ich ihm dann während meiner Ausbildung zum Hochbauzeichner Monat für Monat zurückbezahlt habe. Also, ja, durch ihn konnte ich

[00:11:50] **Lucian Haas:** fliegen. Er hat deinen Kurs bezahlt und deine Ausrüstung und hat gesagt, okay, das ist jetzt quasi ein Kredit, den du bei mir hast und dann darfst du den nach und nach

[00:11:58] **Michael Maurer:** zurückzahlen. Ja, genau so war es. Ja, durch ihn konnte ich fliegen, aber er hat mir nicht gesagt, hey, komm, geh fliegen, das ist cool, das ist super. Es war, also zumindest so habe ich das nicht in Erinnerung, aber, ja, er hat mir das Fliegen ermöglicht, ja.

[00:12:18] **Lucian Haas:** Also von meiner Beobachtung her bei vielen Familien, wo ich sehe, da gibt es mehrere Kinder und mehrere Brüder und sowas, dann ist häufig eigentlich so, dass der jüngere Bruder häufig eher der Draufgängerische ist, aber dann häufig nicht unbedingt das macht, was der Größere macht. Der sucht sich was Eigenes. Hast du das nie so gehabt?

[00:12:38] **Michael Maurer:** Ich denke halt, das Fliegen ist für uns beide,

[00:12:43] ich meine, bis, sage ich mal, 22, 23-jährig oder so, gab es für mich nichts anderes wie Fliegen. Ich war jeden Tag am Fliegen, wenn ich konnte und das war auch für Chrigel so. Viele hatten vielleicht auch ein Problem, wenn der eine dann besser war als der andere, dass das ein Problem war. Und für mich war das nie irgendwie ein Thema, dass mich das vom Fliegen abhalten hätte können oder vom Wettbewerb fliegen und so weiter. Und ich meine, wie Chrigel das Ganze betreibt und wie ich das Ganze betreibe, ist eigentlich komplett unterschiedlich. Von dem her sind wir nicht auf dem gleichen Niveau oder auf dem gleichen Pfad unterwegs und hat Platz für beide.

[00:13:32] **Lucian Haas:** Hast du jetzt sehr schön eingetextet, das musst du mir jetzt erklären. Also was ist der Unterschied zwischen einem Chrigel Maurer und einem Michael-Maurer-Fliegerisch?

[00:13:42] Ich glaube, der

[00:13:43] **Michael Maurer:** Chrigel, der ist halt der Athlet, der Sportler und ich bin eher der im Hintergrund, der in der Entwicklung lieber tätig ist wie auf der Bühne. In dem Sinn ist es mir ziemlich egal, wenn halt immer nur über Chrigel gesprochen wird und so weiter. Und er hat sicher auch durch seinen Ehrgeiz sein Level erreicht. Und ich glaube, bei mir fehlt, nein, nicht fehlt, der Ehrgeiz ist einfach weniger hoch. Und ich hätte nie Wettkämpfe geflogen, wenn ich nicht auch einen Ehrgeiz hätte. Aber wenn ich dann halt mal nicht ins Ziel kam und so, dann war dann auch mal gut.

[00:14:29] Das ist, glaube ich, der Hauptunterschied. Das ist das Chrigel. Weil der Chrigel auch diese Leidenschaft und den Ehrgeiz hat und nach wie vor eigentlich auf einem höchsten Level mithält. Und bei mir ist es wie so, ja, ich mache das gerne. Es ist mein Hobby, wirklich mein Hobby. Und für den Chrigel ist es der Beruf. Und das, glaube ich, merkt man insgesamt so. Natürlich, er hat auch Freude am Fliegen, wie ich auch. Das ist klar. Aber... Ja, schwierig zu sagen, wie das genau ist, aber der

[00:15:07] **Lucian Haas:** Rat. Wäre ein Michael Maurer mit mehr Ehrgeiz, wäre der besser als ein Chrigel Maurer fliegerisch?

[00:15:15] **Michael Maurer:** Nein, ich glaube nicht. Ich denke, das würde nicht viel ändern. Ich denke, der Ehrgeiz ist eher... Klar kann man sagen, die Konstanz kommt, glaube ich, aus dem höheren Ehrgeiz. Ehrgeiz... Hört sich oft ein bisschen negativ an, vielleicht auch. Aber halt die Motivation, immer top zu liefern, das ist, glaube ich, das, wie man es eigentlich besser umschreiben würde. Und wenn ich das auch hätte, würde ich, glaube ich, nicht besser fliegen oder sowieso nicht besser wie Chrigel, aber halt einfach konstanter Resultate liefern oder irgendwelche...

[00:16:01] Wenn ich mal einen streckten Flug mache, dann halt nicht... Nicht unbedingt nach 10 Stunden landen, sondern nach 11 Stunden und einfach noch ein bisschen weiter sein. Das glaube ich schon.

[00:16:12] **Lucian Haas:** Wenn ihr jetzt zusammenfliegen geht, harmoniert ihr da völlig oder gibt es Punkte, wo ihr merkt, da sind wir auch fliegerisch... Irgendwie haben wir ein bisschen andere Vorstellungen manchmal und da muss man sich erst drüber einigen. Oder ist das einfach wirklich ein Blindes? Man weiss ganz genau, der andere will auch da drüben auf die andere Talseite, weil wir davon ausgehen, dass es... Genau da jetzt hochgehen muss, auch wenn es nicht sofort offensichtlich so aussieht für andere vielleicht.

[00:16:38] **Michael Maurer:** Ja, sicher haben wir der eine oder andere Unterschied, aber ich denke, dass insgesamt wir ziemlich gleich ticken und fliegen. Von daher brauchen wir nicht viele Worte. Es ist für mich immer eindrücklich, sage ich mal. Ich bin jedes Jahr wieder selber extrem überrascht, wie gut das funktioniert beim Synchrofliegen mit Chrigel. Und ja, wir fliegen viel. Akro, Solo und für gewisse Shows, vor allem gerade am Ski-Weltcup in Adelboden, wo wir jedes Jahr eine Akro-Show machen konnten. Ab und zu haben wir noch Zeit, ein, zwei Flüge im Voraus zu machen, Synchroflüge, aber das braucht es eigentlich gar nicht, weil jeder weiss, was er tut.

[00:17:30] Wir fliegen eben so weit gleich, dass wir eigentlich dann... aus dem Hubschrauber springen können und Synchrofliegen können. Ohne Grosskommunikation und so weiter. Also das funktioniert sicher auch, weil unser Level im Akrofliegen gleich ist, mehr oder weniger gleich ist und hoch ist. Also nicht so wie die Jungs im Moment Akrofliegen, aber halt für das, was wir können müssen, unsere Manöver, können wir eigentlich so gut fliegen, dass es halt einfach auch Zeit lässt, das Gegenüber zu suchen und zu schauen, was der macht und auch auf gewisse ungeplante Sachen zu reagieren.

[00:18:22] Das funktioniert sehr gut, ja.

[00:18:25] **Lucian Haas:** Gibt es so etwas wie das Maurer-Flieger-Gen, dass ihr auch einfach quasi von der Denkweise her so biologisch geprägt seid, dass ihr sagt, irgendwie zeigt sich, dass ich das dann da auch...

[00:18:37] **Michael Maurer:** Ja, das Flieger-Gen, ich denke halt einfach, ja, vielleicht ist das das Flieger-Gen, weil wir jetzt fliegen.

[00:18:45] Vielleicht hätten wir irgendwie Skitouren-Rennen gemacht, dann wäre es vielleicht das Skitouren-Gen. Das habe ich definitiv nicht.

[00:18:58] Aber ja, in dem Sinne vielleicht schon ein gewisses Flieger-Gen, weil ich denke, dass das eine, was es braucht, um gut zu fliegen oder auf ein hohes Level zu kommen, ist sicherlich einerseits der Wille, viel zu fliegen und sich dem zu widmen und nicht einfach ab und zu mal fliegen, weil man noch Velo fährt und rennt und verschiedene Sachen macht. Ja, und ich denke, das ist, wie vorhin gesagt, beim Toni, das ist in einem Menschen drin, dass er... dass er diese Leidenschaft hat. Und das ist das, was uns dann in dem Sport

[00:19:44] auf ein

[00:19:44] **Lucian Haas:** gewisses Niveau bringt. Nun bist du ja in der Gleitschirmszene, zumindest in der öffentlichen Wahrnehmung, eigentlich immer so der Bruder oder der kleine Bruder von Chrigel. Also ganz häufig wird das immer mitgenannt oder mitgedacht und dann ist das quasi wie so ein Stempel, den du da drauf hast. Stört dich das oder ehrt dich das?

[00:20:06] **Michael Maurer:** Ja, das ist witzig. Eine kleine Anekdote dazu, da muss ich so lachen. Und das erzähle ich dann eben immer wieder auch. Ich war da mal in Adelboden beim Akrofliegen, gelandet bei der Bahn am Zusammenpacken. Dann sind da drei Leute, drei Piloten laufen gekommen. Dann hörte ich so von Weitem, ah, schau, schau, der Chrigel. Und drei, vier Schritte näher sagt sie zum Kollegen, ah, ist nur sein Bruder.

[00:20:39] Und das finde ich so witzig. Ich werde oft mit Chrigel verwechselt, weil wir angeblich ähnlich ausschauen. Nicht, wenn wir zusammen unterwegs sind, weil ich bin effektiv der kleinere Bruder. Chrigel ist irgendwie zehn Zentimeter grösser oder mehr. Von daher stimmt das ja auch, dass ich der kleine Bruder bin. Das ist für mich kein Thema, das passt gut.

[00:21:06] **Lucian Haas:** Du hast vorhin über Ehrgeiz gesprochen. Ich finde es ganz interessant. Der Chrigel, den du als ehrgeizig bezeichnest, beziehungsweise der gerne immer gewinnen will und sowas, tut das ja auch ganz häufig. Und zumindest im Hike and Fly ist er der Dominator der Red Bull X-Alps bis auf die letzte. Aber die nächste holt er sich dann vielleicht auch wieder, weil er jetzt sagt, nee, das lasse ich nicht auf mir sitzen. Und ansonsten gewinnt er da auch immer. Du bist sportlich auch relativ erfolgreich. Aber wenn man sich so in deine sportlichen Erfolge reinguckt, sieht man ganz häufig, du dominierst eher auf den zweiten Plätzen. Genau. Und du warst schon mal, du hast schon mal im Superfinale vom PWC warst du zweiter in Roldanillo. Du warst schon mal Vize-Weltmeister und hast bis zum letzten Task glaube ich noch geführt

[00:21:53] und erst beim letzten Task dann noch, nicht verloren, aber bist dann doch so runtergerutscht, dass dann doch Honoré Amare noch gewonnen hat. Und wenn ich es, ich glaube, wenn ich es richtig gesehen habe, bei Eiger Tour, also Hike and Fly Wettbewerben, nimmst du auch immer daran teil, aber da hast du glaube ich viermal hintereinander bist du zweiter geworden und sowas. Ist das ein Fluch oder ist das einfach in deinem System so drin? Ich habe häufig

[00:22:18] **Michael Maurer:** ein schlechtes Gewissen gegenüber anderen Leuten, die krampfhaft versuchen besser zu fliegen und denke dann oft so, Scheisse, ich bin immer vorne mit dabei. Ich bin vielleicht eben zu wenig ehrgeizig oder strukturiert, um wirklich ganz nach vorne zu kommen. Dort sehe ich eben den Unterschied zur Regel, weil mir das irgendwie nicht so wichtig ist. Der ewige Zweite ist eigentlich für mich super. Ich bin super happy mit meinen Resultaten jeweils. Klar, ab und zu denkt man, hätte ich doch ein bisschen hier und da und dort noch investiert oder besser gemacht und so weiter.

[00:23:02] Aber insgesamt denke ich eben, dass ich mit in Führungszeichen Aufwandertrag ebenso relativ weit gekommen bin. Und ich glaube, was mir wichtig ist, ist, dass ich die Freude beim Fliegen habe und bei allem, was ich tue. Und wenn das dann zu einem zweiten, dritten, vierten Platz reicht, also vierten nicht mehr, aber im zweiten, dritten Platz, dann ist das super. Und ja, ich habe auch schon Anlässe, Bewerbe gewonnen. Und das ist natürlich cool. Du bist

[00:23:41] **Lucian Haas:** zweimal Schweizer Meister geworden. Das soll auch hier gesagt sein. Und ich glaube, zweimal hast du auch Schweizer Akro-Meister zumindest im Synchro gewonnen. Genau. Ich glaube, du bist auch einmal Schweizer Akro-Meister geworden. Ja, genau. Oder auch nur zweimal.

[00:23:53] **Michael Maurer:** Relativ lange her schon.

[00:23:56] 2012 war das, glaube ich. Aber ja, es ist ja nicht so, dass ich nie sofortist war. Und es ist auch nicht so, dass ich, sage ich mal, immer nur vorne war, wenn die Top-Piloten nicht dabei waren. Aber ich glaube, mir ist extrem wichtig, dass ich bei dem, was ich mache, Freude habe. Und ja, ich bin eher der Pilot, der vielleicht mal nicht fertig überlegt. Und wenn es aufgeht, also im Sinne von, ich versuche es jetzt einfach mal, wenn es nicht aufgeht, ist es egal. Und dann bin ich halt dann vielleicht zweiter, dritter oder wie auch immer. Weiter hinten. Aber wenn du gewinnen willst, vor allem im, das war schon 2013 so, 2014 im PWC oder an der Weltmeisterschaft, wenn du gewinnen wolltest, dann hast du eigentlich kontrollieren müssen.

[00:24:54] Und wir Schweizer sind nicht so bekannt für kontrollieren, hinterherfliegen bis zum Schluss. Und dann sind halt die Nerven ab und zu mal vor dem Ziel schon blank. Und du willst einfach nur gehen und ziehen. Ich glaube, meine Wettkampf, also meine Generation, die war oft alles oder nichts.

[00:25:21] Einfach Leading Points sammeln oder einfach mal eigene Linien fliegen. Und das nur selten mit einem Eventsieg einher.

[00:25:34] **Lucian Haas:** Das ist eher quasi ein bisschen spielerisch. Ein spielerischer Herangang. Weniger der Strategie, sondern der, der sagt, ich probiere einfach mal.

[00:25:42] **Michael Maurer:** Nicht so verbissen. Ja, genau.

[00:25:46] Umso schöner war es dann halt, wenn es aufging. Wenn du etwas riskiert hast. Und das hat geklappt. Aber ja, die Gruppe ist halt immer schneller. Und wenn du heutzutage alleine fliegst, dann hast du keine Chance mehr.

[00:26:03] **Lucian Haas:** Es gab mal eine Szene bei der Eiger Tour. Ich weiß jetzt gar nicht, welches Jahr das war. Muss vor zwei Jahren, glaube ich, gewesen sein oder so. Da warst du mal auch vorne mit dabei. Chrigel auch. Und dann gab es eine Szene an irgendeinem Pass. Es gab Nebel und sowas. Und der Chrigel ist noch in so einem Nebelloch, wo er ein bisschen Sicht hatte, ist er noch rausgestartet. Und du bist dort nicht gestartet. Und das hat dir im Grunde vielleicht sogar den Sieg letzten Endes gekostet. Erinnerst du dich?

[00:26:34] **Michael Maurer:** Ja, ich glaube, es gab diverse Nebel. In den Nebellöchern.

[00:26:42] Ihr

[00:26:43] **Lucian Haas:** fliegt immer im Nebel bei diesen I Can Fly-Wettbewerben. Nein, in den Löchern. Ja, okay, in den Nebellöchern. Ihr Schweizer kennt euch aus mit Löchern im Käse und dann auch mit Löchern im Nebel und wisst, wie ihr da durchkommen könnt.

[00:26:58] **Michael Maurer:** Ja, nein, ich denke, du beziehst dich auf die Situation beim Sussenpass, wo er dann über den Pass fliegen konnte und ich habe da auf den Pass wieder laufen müssen, weil ich etwas weiter runter gelaufen bin vorher aus Wettergründen. Und dann am Pass selber hatte ich auch Nebel und musste da ein bisschen warten. Ah, da

[00:27:20] **Lucian Haas:** konntest du nicht drüber fliegen. Genau. Ah, dann habe ich das ein bisschen falsch noch im Hinterkopf gehabt, aber war trotzdem etwas, wo du eher, du bist weiter runter gelaufen, um zu sagen, okay, ich will weniger Risiko dann wahrscheinlich eingehen. Ja. Und Chrigel mit seinem Ehrgeiz sagt, ich warte oben? In dem Fall war das

[00:27:39] **Michael Maurer:** nicht unbedingt das Risiko, mehr die Wettersituation plus auch für mich persönlich war das dort zu steil zum Starten. Aber ich habe mir schon auch überlegt, dort zu starten. Das war dann schon nicht unbedingt, dass eher ein höheres Risiko eingegangen

[00:27:59] **Lucian Haas:** ist. Du bist, ich mache jetzt mal einen kleinen Themenwechsel, du bist heute dreifacher Familienvater. Hat das Familienvaterwerden, hat das deine Herangehensweise an die Fliegerei verändert?

[00:28:14] **Michael Maurer:** Ja, das werde ich oft gefragt. Ich sage dann immer, es war nie eine bewusste Änderung in meinem Handeln oder Denken über das Fliegen. Es war, ich wollte schon vorher am Abend wieder daheim essen.

[00:28:34] Und von daher, denke ich, bewusst habe ich nie etwas geändert. Aber im Hinterkopf, im Unbewussten, ist vielleicht schon etwas gegangen. Wo ich nicht genau sagen kann, ist es auch, wenn man älter wird, ändert sich auch irgendwas. Ja, schlussendlich glaube ich, dass mittlerweile hat sich mehr geändert, weil ich älter wurde, als ich Vater wurde.

[00:29:02] **Lucian Haas:** Wie verändert das Älterwerden die Fliegerei? Oder die Herangehensweise an die Fliegerei?

[00:29:08] **Michael Maurer:** Ja, man hat halt mehr Erfahrung, man hat viel gesehen. Und für mich persönlich ist es halt jetzt so, dass ich eher mal sage, hey, das brauche ich nicht mehr. Auch wenn ich es könnte, auch wenn ich es früher gemacht hätte. Und im Sinne von, ja, das habe ich früher gemacht, das muss ich jetzt nicht mehr haben oder machen. Und...

[00:29:36] Und bewundere dann viele junge Piloten oder auch ältere Piloten, die irgendwas Cooles noch machen. Ich sage mal, nicht unbedingt Risikosachen, sondern einfach irgendwo eine Hangspirale, wenn es thermisch aktiv ist und

nicht einfach zwei Meter Schnee hat und so weiter. Dann denke ich, ja, das habe ich auch gemacht. Und das möchte ich eigentlich auch machen. Aber ach komm, passt schon. Vielleicht ein blödes Beispiel, aber es gibt so Situationen, da denke ich dann einfach, das lasse ich jetzt, weil ich vielleicht nicht mehr so viel Übung habe darin

[00:30:17] oder weiss, dass ich das technisch machen kann, aber vom Gefühl her nicht übereinstimmt, dass ich das machen kann. Vielleicht auch ein bisschen mehr, wenn es wirklich zur Sache geht irgendwo, sei es in einem windigen Eck oder an einem schroffen Fels. Das war schon immer für mich eher nicht ein Problem, aber ich bin und war nie super locker in den Bergen beim Klettern. Das ist nicht mein Sport. Nicht wegen Höhenangst, sondern eher wegen Fallangst, sage ich mal. Und viele Leute sagen immer, ja, wenn es turbulent ist, dann für dich ist das eh kein Problem, du kannst das eh handeln und so weiter. Aber ich bin dann trotzdem unwohl.

[00:31:05] Da gibt es dann halt viele Situationen, wo ich dann sage, okay, komm, jetzt gehe ich landen. Ist mir zu blöd, mich durchschütteln zu lassen, weil ich es sowieso so oder so nicht gerne habe.

[00:31:17] **Lucian Haas:** Das wundert mich jetzt ein bisschen, weil ich meine, seit 2013 arbeitest du bei ADVANCE als offiziell Testpilot. Und die Vorstellung von einem Testpiloten ist immer einer, der Schirme ziemlich heftig klappen lässt und damit eigentlich ständig durchläuft. Durchgeschüttelt wird. Und wahrscheinlich dann auch viele Klapper erlebt, die er, oder wo man auch sagen würde, der müsste eigentlich so trainiert sein im Klapperfliegen, dass es ihm relativ egal ist, was er da noch in freier Natur erlebt. Und dass du dann jetzt sagst, nee, da habe ich Schiss davor. Wie kannst du dann als Testpilot arbeiten? Oder hast du beim Testpilotenfliegen, musst du da jedes Mal vor jedem Klapper deine Angst erstmal überwinden?

[00:31:59] **Michael Maurer:** Ja, das ist der Punkt. Ich bin auch nur ein Mensch. Ich habe auch Angst. Und das ist schon... Früher war das viel weniger ein Problem. Es gab schon schwierige Schirme, die ich nicht mochte. Wo ich dann auch gesagt habe, hey, nach zwei Klappern, ja, jetzt muss ich wirklich noch weiter klappen, um ganz sicher zu sein, dass er wirklich nicht gut ist. Und natürlich ändert man dann irgendwelche Sachen. Man geht wieder klappen. Und es ist ein anderer Prozess beim Testen, sage ich mal, weil ich bin nie der Pilot gewesen, der rausfliegt, Vollgas und an den A Leinen reist, als gäbe es kein Morgen mehr.

[00:32:48] Ich habe immer, meist eigentlich über drei, vier Flüge mich ans Limit herangetastet. Natürlich, früher ging das schneller und heute braucht das mehr Zeit. Aber das ist auch der Grund, dass ich heute nicht mehr so viel teste wie früher. Und wie du auch schon gesagt hast, in die Kurzwegentwicklung langsam aber sicher ins Büro wechsel. Und ja, die Angst, es war nie eine Angst. Weil ich denke, ganz wichtig ist, wenn du Angst hast, dann ist dir etwas gar nicht mehr gut. Aber du solltest immer einen Respekt haben. Und der Respekt, der war halt oft schon sehr gross.

[00:33:36] Und deshalb auch, musste man schon ab und zu mal sagen, so jetzt konzentrieren, mal schauen, ein einfaches Manöver zuerst fliegen und dann zum Schwierigeren weitergehen. Und ich denke, es gibt viele Piloten, die kennen diese Angst, diesen Respekt, wie ich den habe, kennen die nicht. Und ich habe auch immer das Gefühl gehabt, ich bin nicht der Beste, der beste Testpilot, wegen dem. Aber meine Hauptfähigkeit in dem Sinne und mein Hauptwissen auch, war eigentlich nie das Manöverfliegen, sondern eher das Einstellen des Schirmes für Handling, für Leistung und so weiter.

[00:34:24] Und ich denke, wir ergänzen uns sehr gut bei ADVAS. Es hat Piloten, die das gerne und gut machen, die Manöver. Und ich mache es halt nicht so gerne und muss mich da ab und zu mal überwinden. Aber wie

[00:34:40] **Lucian Haas:** bei jedem Job. Dann gibt es aber auch wirklich wie so Arbeitsteilungen, wo du sagst, okay, es gibt die mutigen Testpiloten oder vielleicht sind es die jungen Testpiloten, die noch nicht so viel gesehen haben oder sonstiges was. Die sagen, die schicken wir raus, die dürfen die heftigen Klapper ziehen. Und du hast ja auch selber gesagt, oder klang zumindest gerade so an, als wärst du früher schnell, schneller dabei gewesen, auch große Klapper zu ziehen? Also als heute brauchst du länger, um dich darauf vorzubereiten oder mehr Flüge, um zu sagen, dahin zu kommen. So habe ich zumindest verstanden.

[00:35:11] **Michael Maurer:** Ja, genau. Also nein, früher, ich bin jetzt bald zwei Jahre mehr im Büro oder oft immer mehr im Büro. Es war eigentlich nie, oder das wollte ich auch nicht. Ich wollte nicht die einen die Klappen machen lassen und ich quasi die schöne Arbeit. Weil bei jeder Arbeit gibt es schöne und schlechte Arbeiten oder die Sonnen- und Schattenseiten. Und das ist halt für mich war das Manöverfliegen je nach Schirm. Es war auch bei weitem nicht bei

allen Schirmen schlimm. Das muss man auch sagen. Das war nicht die Regel. Aber dann gibt es halt immer wieder die Tage, wo es halt wirklich Arbeit ist und nicht das Hobby zum Beruf gemacht.

[00:35:59] Und das sehen die Leute oft dann nicht. Oder wenn es regnet oder windet, dann sind die auch draußen und die Leute sehen das nicht. Das ist ähnliche. Ja, das müssten wir auch nicht haben, wenn man es wählen könnte. Und deshalb, ja, das Manöverfliegen so war nie geteilt oder habe ich nicht bewusst anderen überlassen. Aber halt oft, wenn es wirklich schwierige Schirme waren, war ich sehr dankbar, gerade dem Idris, der jetzt auch schon ein paar Jahre bei uns arbeitet, in der letzten Zeit, halt mit ihm zusammen gewisse Sachen zu machen. Und das war dann, weil ich weiß, auch andere Testpiloten haben zum Teil Mühe, die Klapper zu fliegen mit schwierigen Schirmen.

[00:36:54] Und die haben auch diesen Respekt. Und nur spricht man eben nicht so darüber, dass man vielleicht auch mal Angst hat. Das ist, glaube ich, so ein bisschen ein Männerding oder ein, ja, ich weiss auch, Regel hat ab und zu mal ein ungutes Gefühl. Von daher ist es, glaube ich, ganz normal beim Fliegen.

[00:37:20] **Lucian Haas:** Wie ist das eigentlich von der Entwicklung her, die du als Testpilot, auch wenn du jetzt mehr schon in der Gurtzeugentwicklung bist, aber auch über die Jahre dann mitbekommen hast? Ich sehe so, dass Schirme in vielen von den Profilen her einfacher zu fliegen geworden sind. Sie pitchen auch weniger und haben einen gewissen Reflexanteil da drin oder sowas, wo die dann auch vielleicht etwas später deswegen auch klappen oder sowas. Merkst du denn auch als Testpilot, ist mit der Zeit die Klapperei schwieriger geworden? Einfach auch von den Profilen her, dass es viel schwieriger ist, saubere Klapper zu ziehen bzw. wenn man sie ordentlich zieht, dann haut es einen direkt voll die Kiste weg. Also auch jetzt dem Trend hin zu den Zweileinern oder sowas.

[00:38:06] Also ist der Job für einen Testpiloten letzten Endes über die Jahre vielleicht schwieriger geworden, als es früher war?

[00:38:14] **Michael Maurer:** Nein, ich denke, schwieriger ist er nicht geworden, eher einfacher, weil die Schirme schon für die Zertifizierungsmanöver eher angenehmer wurden. Gerade, die mit Low-B oder so diese Klasse, da ist vieles einfacher geworden. Auch die High-C Schirme, eben wie du gesagt hast, einen gewissen Reflexanteil, muss nicht zwingend mit Reflexanteil erreicht werden, aber man umschreibt es halt gerne so,

[00:38:48] wurden die Schirme schon zahmer. Wobei man sagen muss, dass die Schirme halt oft auch, Klammern gab es auch früher, aber die Schirme werden oft halt auch so entwickelt, dass sie für die Zertifizierungsklappe gut sind. Und dann gibt es dann Produkte, die in der Realität halt vielleicht mal etwas sportlicher reagieren oder anders reagieren, als wir das beim Testen sehen oder mitbekommen.

[00:39:18] **Lucian Haas:** Du kriegst das ja wahrscheinlich als Testpilot, der so einen Schirm sehr gut kennt. Wahrscheinlich erlebst du das beim Testen dann auch schon, dass du siehst, okay, es gibt die Testklapper, da ist dieses Modell jetzt super, aber zwischendurch sehe ich auch, hey, der hat so seine Zicken. Und wenn ich da nur ein bisschen vielleicht über das Testfeld drüber gehe oder der mal ein bisschen steiler klappt oder sowas, dann ist das schon heftig. Gibt es dann Sachen, wo ihr als Testpilot noch sagen könnt, hey, so einen Schirm sollten wir nicht rausgeben?

[00:39:48] **Michael Maurer:** Ja, definitiv. Also das ist eigentlich, sage ich mal, mittlerweile, unser wichtigerer Teil, weil die Schirme, die Prototypen, die kommen oft so gut eingestellt oder ja, die sind schon auf einem hohen Level, wenn die ankommen aus der Produktion, dass wir nicht unbedingt den Schirm, ja, wir müssen nicht zuerst schauen, fliegt er überhaupt oder braucht er noch mehr Leinen und so weiter. Und wir wissen eigentlich ziemlich gut, was uns erwartet im normalen Flug, sage ich mal. Und dann ist eigentlich unsere Aufgabe meistens, jetzt genau diese Schwächen, die immer mehr versteckt sind, sage ich mal, auch zu suchen, zu finden.

[00:40:43] Und das ist sicher fast, ja, heutzutage fast wichtiger wie die Zertifizierung selber. Natürlich, die Zertifizierung ist, wenn der Schirm nicht zertifiziert werden kann, kann er nicht verkauft werden. Und wenn er eine schlechte Zertifizierung hat, dann kauft ihn niemand. Was wir aber insgesamt sehen, ist halt, dass die Schirme heutzutage auch fast nie mehr klappen. Und das ist halt auch für uns Testpiloten viel schwieriger, weil wir tagelang mit einem Schirm fliegen können und haben nichts. Und dann gibt es vielleicht, sagt man ja, okay, jetzt sind wir zehn Tage mit dem Schirm herumgeflogen, verschiedene Piloten, verschiedene Gewichte, verschiedene Settings.

[00:41:30] Das war immer gut. Und dann fliegst du den elften Tag und dann ist es nicht mehr gut. Weil du irgendeine Situation, eine spezifische

[00:41:42] Windsituation, was auch immer hattest und der Schirm dann plötzlich anders reagiert. Und dann ist so, müssen wir, nochmal schauen und dann ist es wieder zehn Tage lang gut. Aber du kannst dann sagen, okay, das war ein Ausreißer. Wenn das nach zwei Tagen kommt oder nach zwei Stunden und dann wieder nach zwei Stunden, dann weisst du, okay, der Schirm ist einfach so und so. Das macht die Arbeit als Testpilot in dem Sinne schwieriger. Und ist halt auch wieder schwierig, dann zu beurteilen, ist jetzt der Schirm einfach so eingeklappt, weil die Bedingungen so waren oder ist der Schirm so eingeklappt, weil der Schirm so reagiert?

[00:42:31] Ist das reproduzierbar? Ist das einmalig? Und da ist die Schwierigkeit heutzutage. Mit diesen immer stabiler werdenden Schirmen können wir auch nicht im Vollgas fliegen, bis es klappt. Das haben wir früher oft gemacht, dass du einfach ohne irgendeine Aktion durch die Turbulenzen rettetest, bis der Schirm klappt. Und heutzutage macht es Angst, bevor du einen Klapper hast.

[00:43:04] Das ist der Unterschied.

[00:43:06] **Lucian Haas:** Warum macht das heute Angst, wenn du früher nicht Angst gemacht hast? Ich glaube,

[00:43:12] **Michael Maurer:** schlussendlich ist das auf mich bezogen, weil früher wusste ich, wenn es turbulent wird, wenn es irgendwie stärkere Thermik hat und du fliegst Vollgas durch diese Thermik, dann wusste ich, der Schirm klappt irgendwann.

[00:43:29] Der Schirm war halt relativ schnell mal am Limit. Und dann merkst du, er arbeitet, er klappt. Und heute mit den stabileren Schirmen kannst du viel länger durch die stärkere Thermik fliegen und du hast vielleicht viel Energie, es zieht, es baut Energie, die macht Eindruck und der Schirm ist super stabil. Dann denkst du, jetzt muss dann was kommen, jetzt knallt es gleich und es passiert einfach nichts. Und dann denkst du, jetzt hat der Schirm so viel Energie, jetzt gehe ich aus dem Beschleuniger, weil es einfach, wenn es klappt oder wenn es schief gehen würde, ist dann einfach die Situation schon fast ein bisschen zu, zu extrem.

[00:44:21] Und das ist dann auch so der Punkt, wo wir sagen, ja, also ich glaube, natürlich die guten Piloten, die werden auch Vollgas durch die Thermik fliegen, aber die können das dann und die weniger guten Piloten, die kriegen dann eben diesen Respekt und die gehen dann aus dem Gas und es ist eh alles gut und dem Schirm ist das egal, der klappt nie.

[00:44:48] Häufig ist es oft, nicht unbedingt im beschleunigten Flug mittlerweile das Problem von den Klappen, sondern eher beim Thermikfliegen, wo du dann, ja, das ist wie so für uns im weitesten Sinne ungewohnt und wir müssen uns da vielleicht auch ein bisschen neu orientieren an gewissen Punkten, dass wir da weitere, weitere Punkte auf die Liste nehmen, vom, die wir abhaken müssen, wo wir bis jetzt nicht so

[00:45:23] **Lucian Haas:** hatten. Was ist da die Schwierigkeit? Also, hast du jetzt häufiger Klapper in der Thermik? Wo du sagst, früher war das Klappen halt bei beschleunigten Fliegen das Entscheidende und heutzutage fange ich mir auch Klapper oder habe ich früher auch gemacht, aber da vielleicht nicht so hinguckt, aber jetzt fangt ihr euch die halt beim Thermikfliegen ein und da reagieren die Schirme halt heftiger, weil sie vorher so stabil waren und dann vielleicht entsprechend heftig einklappen oder was ist das Problem? Ja,

[00:45:49] **Michael Maurer:** der Punkt ist, dass wenn du in der Thermik fliegst, natürlich wenn es turbulent ist und so weiter, hast du die Erwartung, dass es vielleicht klappen könnte, schon auch, aber das sind oft dann die unerwarteten Klappen in Situationen, wo es vielleicht nicht so offensichtlich ist, dass ein Schirm klappen könnte und früher war halt einfach immer, wenn du im Gas fliegst, bist du nahe am Limit vom Schirm und du hast ab und zu mal einen Klapper und, und jetzt hast du viel weniger, fast schon umgekehrt, wenn du beschleunigt fliegst, hast du einen stabileren Schirm wie im Trim Speed, weil der mit dem Aufrichtmoment einfach super stabil wird und da ist es schwierig, dass du einfach die unerwarteten Situationen auch erwartest beim Testen und ja, die Klapper, wenn es mal klappt, ist halt vielleicht eher grossflächiger wie früher, das ist schon auch so.

[00:46:47] Dieser

[00:46:48] **Lucian Haas:** Trend hin zu, in Anführungszeichen, stabileren Schirmen, also mit den klappstabileren Profilen, mit dem gewissen Aufrichtmoment, dass die dann immer schön aufstehen, würdest du das sagen, der ist aber unterm Strich trotzdem ein wirklich positiver oder ist es eigentlich ein Nullsummenspiel, weil der Schirm klappt zwar vielleicht seltener und beim Beschleunigen fliegen vielleicht seltener, aber in anderen Situationen dann manchmal, wo man es nicht erwartet und ist dann trotzdem auch, auch sehr anspruchsvoll dann für den Piloten.

[00:47:20] **Michael Maurer:** Ja, ich denke halt, wenn du, du musst dir mal überlegen, wie wirst du ein guter Akropilotin dem, dass du etwas machst und übst und du hast vielleicht mal ein schlechtes Erlebnis, du lernst daraus und beim Fliegen insgesamt ist es wie auch so, du lernst eigentlich etwas, wenn du etwas hast. Du lernst Thermik fliegen, indem du Thermik fliegst und du lernst starten, indem du startest und bei den Klappern, ein Klapper handeln lernst du eigentlich, indem du Klapper hast und wenn du keine Klapper mehr hast, lernst du eigentlich auch nicht Klapper zu handeln und natürlich geht man in ein Sicherheitstraining, dort sehe ich aber halt das Problem, dass, dass die Schirme vielleicht im Sicherheitstraining, da wird ein Klapper oft nicht so fallen, wie er in Realität fällt.

[00:48:28] Insgesamt das Beste, was man machen kann, ist eigentlich, dass man nicht unbedingt versucht, jetzt die Klapper beherrschen zu können oder zu kontrollieren, sondern was machen, wenn man einen Klapper hat und in einem Sicherheitstraining, gehst du mit Frille, Stoll, Spirale und so weiter, das ist eigentlich alles, das ist nicht Prävention, sondern, wie sagt man, einfach was du brauchst, wenn du mal in einer ungemütlichen Situation bist und früher war halt, oder für mich war halt immer so, ich möchte gerne meinen Schirm im Griff haben, wenn er klappt und du lernst einen Schirm eigentlich auch gut kennen, wenn du weisst, okay, jetzt klappt er, jetzt die Situation ist so und so und das Gefühl ist so und so und der Schirm klappt dann von aussen, von der Mitte, grossflächig, klein,

[00:49:30] dynamisch, weniger dynamisch und ich glaube, schlussendlich ist das ein Anspruch, den ich an mich habe, vielleicht als Wettkampfpilot, als Vielflieger, aber in Summe glaube ich, dass die immer stabiler werdenden Schirme für die Piloten besser sind, auch wenn es vielleicht ab und zu mal einen Klapper gibt, der vielleicht nicht so erwartet ist und heftiger ist als erwartet, ist es glaube ich trotzdem besser, wenn halt der Schirm später klappt.

[00:50:05] **Lucian Haas:** Dann ist vielleicht eher das Problem, dass die Leute, weil sie so stabile Schirme haben, sich auch noch trauen, in turbulenterer Luft noch zu fliegen und damit vielleicht die Schere dann irgendwann aufgeht, dass man sagt, das was ihr eigentlich gewinnt, ihr habt seltener Klapper und der eine Seltene, der dann vielleicht nochmal auftaucht, den könnt ihr dann vielleicht noch handeln, aber wenn ihr euch dann in mehr turbulente Luft wagt, dann habt ihr vielleicht auch häufiger diese seltenen Klapper, die dann auch entsprechend heftiger dann vielleicht auch noch ausfallen.

[00:50:33] **Michael Maurer:** Ja genau, es ist sicher, wenn du dich super wohlfühlst unter einem Schirm, dann machst du auch mehr, respektive du gehst mehr ans Limit, glaube ich. Ich denke, das ist halt für gewisse Leute, die sich dann irgendwann so unsterblich fühlen, ein Problem. Aber das gab es auch früher schon. Aber ich denke, du musst halt lernen, dass es trotzdem ein Gleitschirm ist, dass er trotzdem klappen kann und mit diesem Gedanken fliegen und nicht einfach so, ich hatte noch nie einen Klapper, ich fühle mich super wohl, der wird auch nie klappen, weil er so stabil ist. Das ist generell, glaube ich, falsches Denken beim Gleitschirmsport, weil solange wir mit Tuch und Leinen arbeiten, werden wir auch Klapper haben.

[00:51:26] Das ist einfach so. Auch die stabilsten Schirme werden irgendwann klappen. Das sieht man eigentlich bei den Parakites auch, die auch ab und zu mal klappen und eigentlich super, super stabil sind. Das ist eigentlich so der

[00:51:40] **Lucian Haas:** Extremfall. Bei den Parakites ist dann noch das Problem, dass die so häufig so bodennah fliegen, dass wenn es dir dann mal wirklich einen Klapper die Kappe wegräumt, dann hast du halt keine Luft mehr unter dem Hintern, die dann das alles noch abfedern kann bzw. der Schirm dann noch die Chance hat aufzugehen, sondern dann passiert es halt schnell.

[00:52:00] **Michael Maurer:** Ja genau, es ist so in einer gefährlichen Zone, sagen wir mal.

[00:52:06] **Lucian Haas:** Nun hast du vorhin gesagt als Testpilot, du bist eigentlich nicht so der Klapperfreak, sondern eher der, der gerne im Feinen arbeitet, sage ich mal, der so die Einstellung von Schirmen macht.

[00:52:18] Was gehört da dazu? Und gibt es Schirme, wo man wirklich sagen kann, das ist jetzt quasi eine Trimmung oder eine Bremseinstellung, das ist eine typische Michael-Maurer-Handling, die ein Schirm hat?

[00:52:34] **Michael Maurer:** Ja grundsätzlich mal ist halt die Bremseinstellung schon ein großer Punkt, was ich auch viel und gerne gemacht habe. Schlussendlich denke ich, dass wiederum mit den stabileren Profilen, stabileren Schirmen immer weniger Möglichkeiten hast, wirklich viel zu bewirken mit dem Anstellwinkel oder Leinentrimmungen. Du kannst viel in der Leistung machen und vielleicht auch im Speed und im Handling, aber du kannst nicht einen schlechten Schirm gut machen und du kannst einen guten Schirm perfekt machen. Wie der Unterschied, früher gab es viel öfter die Situation von der Schirm ist nicht zertifizierbar, man ändert etwas, dann ist er zertifizierbar.

[00:53:26] Das hast du viel weniger heute. Was du natürlich immer noch hast, ist das Ganze mit den Bremslinern, was wir einfach dann sagen, dafür suchen wir verschiedene Settings, so ein klassisches Setting, ist halt einfach die äusserste hoch lassen, die innerste hoch lassen, dass die Mitte der Hälfte, grob gesagt,

[00:53:51] am meisten gebremst wird, damit der Schirm flach dreht und gut geart. Das sind so Sachen, wo wir nach wie vor machen, aber dass ich da jetzt sagen könnte, ja, das gibt so einen Michael Maurer Trim oder Charakter, ich habe eher das Gefühl, das kommt vom Designer Testteam in Kombination, also der Designer hat seinen Charakter, der Testpilot sicher auch und da gibt es schon die Sache, wenn der Testpilot sagt, ja, das ist irgendwie zu hart, das ist irgendwie zu, da sollte mehr direkt Präzision vorhanden sein, dass dann der Konstrukteur sagt, okay, dann mache ich das und das.

[00:54:44] Der andere Testpilot sagt vielleicht, das müsste eher, ich habe es lieber, wenn es etwas weicher ist und länger, dafür angenehmer und so weiter. Das gibt es schon, dass wir vielleicht sagen, für uns ist eigentlich wichtig, dass der Schirm relativ hoch oben dreht und das ist im Vergleich zu anderen Marken vielleicht der grösste Unterschied bei Advans, sage ich mal.

[00:55:11] **Lucian Haas:** Hoch oben dreht heisst, du brauchst nicht viel Bremse zu setzen, dass der schon ins Drehen kommt.

[00:55:17] **Michael Maurer:** Ja genau, das wäre so unser Ziel, sage ich mal und sicher sollte er dann auch dort nicht zu hart sein. Eigentlich wäre das perfekte Handling, sage ich mal so, wenn er auf kurzem Weg mit weichem Steuerdruck gut reagiert und dann schnell dreht und dann nach unten deutlich härter wird. Aber häufig ist das Ganze einfach Wunschvorstellungen und am Ende muss man halt einfach den besten Kompromiss suchen, machen mit den Gegebenheiten, die man hat. Das ist ja vielleicht auch ein bisschen ein Irrglaube vieler Piloten, dass wir bei der Entwicklung der Gleitschirme sagen können, okay, jetzt schrauben wir noch mehr Leistung rein, dafür nehmen wir ein bisschen Handling weg und jetzt machen wir noch ein bisschen mehr Speed.

[00:56:10] Also, so frei in den Wünschen sind wir nicht.

[00:56:15] Aber man kann schon ein guter Schirm eigentlich dann noch perfektionieren mit Feintuning.

[00:56:23] **Lucian Haas:** Gibt es denn schon mal, oder ist es schon vorgekommen, dass ihr eigentlich einen Prototypen bekommt, der eine bestimmte Konstruktionsweise hat, der vielleicht jetzt gar nicht von den Klappern her schlecht ist oder sowas, sondern wo du sagst, der ist okay, aber wo du zum Konstrukteur gehst und sagst, hey, mit diesem Schirmkonzept komme ich gar nicht zurecht. Der ist irgendwie vielleicht zu flach oben und dann nur die Ohren runtergebogen und sagst, das ist ein Handling, was da rauskommt, das gefällt mir nicht. Der bohrt dann zu sehr in den Kurven weg oder sowas. Also, dass ihr dann richtig auch Diskussionen im Konstruktionsteam habt, was den Grundkonzept von so einem Schirm betrifft. Oder gibt es wirklich so, dass es heißt, der Konstrukteur gibt das Grundkonzept vor und ihr als Testpiloten macht nur noch die Feinarbeit?

[00:57:07] **Michael Maurer:** Ja, das gibt es schon auch, dass wir sagen, hey, der Schirm ist eigentlich gut, aber irgendwie, das können wir so nicht bringen. Das gibt es durchaus. Und vielleicht sogar immer öfter wie früher, weil eben die Prototypen schon mal sehr gut sind, wenn sie aus dem Werk kommen. Dann gibt es schon die Momente, wo man sagt, eigentlich wäre der Schirm gut, aber irgendwas fehlt noch. Und dann fliegt man den mehr. Also grundsätzlich machen wir das immer so, wenn ein Prototyp ein gutes Potenzial hat, dann fliegt man den auch viel und versucht dann

verschiedene Settings

[00:57:52] und findet dadurch wiederum vieles heraus. Und oft ist es dann so, dass wenn man genauer hinschaut, dass man sagt, okay, ja, nein, hier ist noch was, da ist noch was, dort ist noch was, das gehen wir nicht, das gehen wir weiter. Und wenn es halt dann nur noch, sage ich mal, um Präferenzen geht von mir, dann ist es in der Regel so, dass im Team, dass man sagt, ja, nein, eigentlich ist es gut. Und wenn einer dagegen ist, in Anführungszeichen, dann bringt man den Schirm so auf den Markt, wie er ist, weil wir auf dem Markt dann genau die gleiche Situation haben, auch 100. Ja, einer mag das, der andere nicht. Und das ist eigentlich auch das Interessante, wenn es verschiedene Produkte auf dem Markt gibt.

[00:58:39] **Lucian Haas:** Wie viele Testpiloten und Konstrukteure, also wenn du das so als Team zusammennimmst, wie groß ist so ein Team bei Advance? Wie viele rühren da in dem Brei herum und wie viele müssen sich dann untereinander abstimmen? Ja, wenn man das ganze

[00:58:53] **Michael Maurer:** Entwicklungsteam da dazuzählt, sind das acht bis zehn Leute in der Gleitschirmentwicklung, wobei man das halt nicht so, das sind nicht die, die machen nicht nur das. Der eine macht noch dieses und das dazu und der andere ist noch verantwortlich für diesen Bereich. Die Testpiloten testen auch die Gurtzeuge und ja, eigentlich sind wir ein grosses Team, aber wir haben das ein bisschen aufgeteilt, hier und da.

[00:59:32] **Lucian Haas:** Das heisst aber pro Schirm sind letzten Endes, ist das so ein Team von fünf Leuten, die an einem Schirm arbeiten, oder wie kann man sich das vorstellen? Grob gesagt

[00:59:41] **Michael Maurer:** ein Konstrukteur und drei Testpiloten insgesamt. Ein hauptverantwortlicher Testpilot sind schlussendlich zwei, die ein Projekt wirklich betreuen und die anderen zwei, drei Testpiloten, die fliegen die Produkte auch, aber die sind dann vielleicht weniger im Detail dabei.

[01:00:01] **Lucian Haas:** Jetzt bist du auch in der Gurtzeugentwicklung mittlerweile tätig. Was ist da dran für dich reizvoll?

[01:00:11] **Michael Maurer:** Ja, ich finde halt ein Gurtzeug,

[01:00:16] du verbringst sehr viel Zeit beim Fliegen im Gurtzeug,

[01:00:20] gezwungenermaßen, und ein Gurtzeug macht halt auch viel auf das Empfinden der Bedingungen des Schirmes und so weiter aus. Also ja, für mich als Testpilot war es immer auch sehr spannend, schon Gurtzeuge zu testen und die verschiedenen Änderungen dann auch zu spüren. Und schlussendlich denke ich, ich habe früher schon gesagt, ich möchte irgendwann mal was anderes machen. Ich will nicht bis ins hohe Alter testen, weil ich erstens glaube ich, dass ich das nicht kann, wegen meinem Kopf. Das haben wir auch schon besprochen, weil ich das auch nicht mag.

[01:01:08] Und das zweite ist, ich denke, es gibt junge Piloten, die viel Kreativität bringen, anderes Denken bringen. Und dann gehe ich irgendwie weiter. Und die ganze Gurtzeugkonstruktion ist für mich in dem Sinne spannend, dass es immer noch mit dem Gleitschirmfliegen zu tun hat, mit dem Entwickeln. Und der beste Punkt ist eigentlich, dass man am Gurtzeug selber, auch viel, sehr viel, viel mehr wie beim Schirm eigentlich nähen kann, ausprobieren, wegschneiden, anders nähen und so weiter. Du hast viel mehr noch das Handwerk, in dem Sinn, wo du ausüben kannst.

[01:01:55] Du sitzt an der Nähmaschine, du gehst zum Computer, du machst da was. Das ist eigentlich in Kombination mit dem Ehrgeiz, ein gutes Produkt zu machen, ist es im Moment die beste Möglichkeit. Was

[01:02:09] **Lucian Haas:** ist eigentlich heutzutage schwieriger, einen Schirm von Grund auf neu zu konstruieren oder ein Gurtzeug von Grund auf neu zu konstruieren, was jeweils gut sein soll?

[01:02:19] **Michael Maurer:** Ich würde sagen, Gleitschirme zu konstruieren ist wie Kaffeesatz lesen.

[01:02:25] Von daher glaube ich, es ist schwieriger, einen guten Schirm von Grund auf zu bauen.

[01:02:31] Ja, es ist sehr schwierig zu sagen. Ich glaube, es kommt extrem darauf an, in welcher Sparte du ein Gurtzeug bauen willst. Das kommt auch sehr darauf an. Ich denke, so ein Sitzgurtzeug im Sinne von

[01:02:49] einfachen, kompakten Produkten wie die Parakitegurtzeuge, das ist eher einfacher. Es ist auch eine Herausforderung, dass alles wirklich gut passt und jeder Körper gut reinpasst. Und so ein Wettkampfgurtzeug, was super leistet, mit dünnem Protektor, der gut schützt und so weiter, das ist dann die Königsdisziplin.

[01:03:15] **Lucian Haas:** Gibt es denn bei Gurtzeugen etwas oder ein Modell, wo man sagen kann, das hat der Michael konstruiert?

[01:03:22] **Michael Maurer:** Noch nicht.

[01:03:25] Nein, ich bin nicht so weit, dass ich ein Produkt fertig gemacht habe, ein Gurtzeug. Ich arbeite hauptsächlich im Moment an dem Rucksack für das Whiteless 2. Das wäre dann eigentlich das erste Produkt, was ich gemacht habe. Da bin ich gespannt auf das Feedback der Leute.

[01:03:47] **Lucian Haas:** Was ist faszinierend, einen Rucksack zu konstruieren? Ich meine im Grunde, die sehen ja immer ähnlich aus, haben dann vielleicht ein bisschen anderes Design. Was sind die Feinheiten, an denen du dann da noch arbeiten musst?

[01:04:00] **Michael Maurer:** Der Grundsatz ist eigentlich, dass die Ergonomie vom Rücken, von den Schultergurten zusammen mit der Verteilung vom Gewicht, eigentlich gut passen muss. Ich selber habe schon das Gefühl, dass wir gute Produkte hatten. Wir haben einen X-Alps Rucksack gehabt, wo ich eigentlich sage, wenn du den X-Alps Rucksack zusammen mit unserem X-Alps Material, was halt wie immer die gleichen Proportionen hat, verwendest, ist der Rucksack perfekt. Es gibt nicht wirklich einen Punkt, wo ich sagen würde, den sollten wir ändern, für unser Empfinden, für uns.

[01:04:45] Und das ist halt so für mich jetzt die Challenge, dass wir einen Weightless Rucksack bauen, wo man eigentlich das Gleiche sagt, einfach mit der Option, also wir haben ja jetzt auch das Rolltop, was die ganze Volumengeschichte einfach vereinfacht. Und so haben wir, glaube ich, schon viele Optionen, wo man sagt, jetzt können wir eigentlich einen Rucksack bauen, der für Schirme und Kurzwege eigentlich immer gleich ist, aber halt nach oben die Luft hat, Material mitzunehmen oder wegzulassen. Und das Ziel wäre eigentlich schon, den X-Alps Rucksack massentauglich zu machen.

[01:05:33] Und ich hoffe, dass wir da auf gutem Weg sind, respektive ich glaube, wir sind auf gutem Weg. Auch wenn es ein einfaches Stück Stoff ist, trotzdem für mich, fürs Reinkommen in die 3D-Entwicklung, ins Ganze, ist es schon sehr spannend, trotzdem, auch wenn es einfach ist.

[01:05:55] **Lucian Haas:** Das heißt, ein Gurtzeugentwickler fängt als Rucksackbauer an und arbeitet sich dann so langsam in die ganze Materie ein und irgendwann entwickelst du ein ganzes Gurtzeug.

[01:06:06] **Michael Maurer:** Ja, nicht zwingend. Du fängst eigentlich dort an, wo der Schuh drückt, sage ich mal. Bei mir war das halt jetzt so, weil ich zuerst, ich habe vorhin gesagt, zwei Jahre bin ich jetzt in der Gurtzeugentwicklung dabei auch schon, aber eigentlich bin ich erst seit diesem Frühjahr

[01:06:29] hauptsächlich in der Gurtzeugkonstruktion. Und vorher habe ich einfach eben kleinere Projekte oder einfach unterstützt und eben die Rucksäcke begonnen, weil die Rucksäcke sind halt auch weniger aufwendig. Die sind schneller gemacht. Da, sage ich mal, habe ich eine Woche, nicht eine Woche, zwei, drei Tage am Rucksack gearbeitet, dann bin ich wieder zwei Wochen am Testen gewesen, dann wieder ein paar Tage am Rucksack. Irgendwie sowas. Und deshalb ist der Rucksack bei mir gelandet. In dem Sinne, irgendwann musst du halt lernen, die Gurtzeuge zu bauen. Und das ist wie bei den Klappen. Du lernst es nur, wenn du Gurtzeuge baust.

[01:07:16] Da muss man halt irgendwann mal beginnen.

[01:07:19] **Lucian Haas:** Lass uns doch zum Ende hin nochmal einen kleinen Themensprung machen. Du machst ja auch immer wieder so ein paar besondere Fotoprojekte mit Adi Geisegger zusammen. Eins, was mir da auch aufgefallen ist, du warst ja, glaube ich, du bist auch schon durch einen Tunnel durchgeflogen mit einem Gleitschirm. Und wenn ich es richtig gesehen habe, hast du das sogar vor dem Pedal gemacht.

[01:07:41] **Michael Maurer:** Ja, genau. Also die Umsetzung selber, die war vorher. Der Adi, der hat die Idee schon sehr lange gehabt. Der wollte das eigentlich auch ursprünglich mal mit Chrigel umsetzen, ein Jahr vorher. Da war es mit dem Wetter, zeitlich und so weiter nicht ganz ideal. Dann war ich da bei ihm, eigentlich auch wegen einem anderen Projekt. Und dann haben wir dann das zusätzlich noch an einem Morgen mit einbezogen.

[01:08:10] **Lucian Haas:** Wie geht man eigentlich an sowas dran? Ich meine, du guckst dir den Tunnel an und sagst, oh, das sollte passen und wir probieren das jetzt an diesem Morgen mal. Oder ich meine, wenn ich es richtig gesehen habe, du bist fast 70 Meter durch diesen Tunnel durchgeflogen.

[01:08:25] **Michael Maurer:** Ja, genau. Ganz am Anfang, der Adi hat die Dimensionen vom Tunnel gemessen und wusste eigentlich, ja, da passt ein Schirm rein. Wir wollten es mit einem Serienschirm machen. Das war die Challenge eigentlich, dann mit dem kleinsten P3, das war der 16er P3, das Ganze zu machen. Dann sind wir halt mal an einem Abend, oder am Abend vorher eigentlich, sind wir zum Tunnel gefahren und haben dort den Schirm im Tunnel aufgezogen und geschaut, ob der eigentlich reinkommt. Ob der reinpasst. Beim 16er P3 war das dann so knapp, dass ich gesagt habe, nein, das geht nicht, weil ich einfach eine gewisse Toleranz brauche fürs Reinfliegen.

[01:09:13] Wir haben aber damals bereits einen 14er P3 gehabt, Prototypen, der jetzt eigentlich genauso in der Serie auch beim P4 ist. Also da hat sich nebst dem Design eigentlich nicht viel geändert. Der war eigentlich so, da haben wir damals schon so gebaut. Und deshalb haben wir dann gesagt, ja, machen wir es mit dem. Und der hat dann relativ gut auch reingepasst. Für mich wichtig war eigentlich, wenn der Schirm ins Loch reinpasst, dann passt er auch wieder raus. Weil dann ist das andere fliegerisches Können, sag ich mal, oder das Fliegerische, was ich machen muss.

[01:10:00] Und dann bin ich dann morgen am Startplatz hochgelaufen für den ersten Versuch. Eigentlich wirklich ohne große Erwartungen einfach mal in den Tunnel reinfliegen. Auch ohne gross Speed oder sowas. Nicht mit dem Wille dort zu fliegen. Da wusste ich eigentlich dann, dass es geht. Ich kann relativ gut auf die Mittellinie fliegen und wenn ich am Boden bin, auf der Mittellinie, dann kann ich auch durchfliegen. Das habe ich dann so auch gemacht. Der zweite Flug war dann, also der erste Flug war etwa in die Hälfte. Und der zweite Flug ging dann bis knapp ans Ende vom Tunnel.

[01:10:46] Ich bin mir nicht ganz sicher, ob der Adi da den Zeitpunkt zum Fotografieren auch ein bisschen verpasst hat.

[01:10:56] Er hat so schön gesagt, alle guten Dinge sind drei. Deshalb ging ich dann nochmal hoch und wusste dann eigentlich auch ganz genau, was ich machen muss. Das war dann witzig. Das habe ich beim zweiten Versuch nicht wirklich gespürt. Aber beim dritten Flug, ich kam mit mehr Energie beschleunigt plus noch ein bisschen so leichten Wingover zur Tunnel-Einfahrt hin. Und dann hatte ich den Eindruck, dass der Schirm mit mehr Geschwindigkeit sich selber im Tunnel stabilisiert. Und gefühlt bin ich wie auf Schienen durch den Tunnel geflogen. Ich hatte auch den Eindruck, dass der Schirm mehr Leistung hatte. Beim Rausfliegen hat es so einen kurzen Heber gegeben.

[01:11:45] Und dann eigentlich bin ich nicht mehr wirklich weit aus dem Tunnel rausgeflogen. So vielleicht 15 Meter.

[01:11:52] **Lucian Haas:** Also wie so ein Tunneleffekt, quasi Bodeneffekt, der dann aber auch das ganze Profil ein bisschen anders umströmt ist.

[01:12:00] **Michael Maurer:** Ja genau. Aber wir haben dann gesagt, das war jetzt so gut. Der Radio hat das Foto perfekt gemacht. Dann haben wir es bei drei Flügen belassen. Deshalb konnte ich das nicht bestätigen. Wäre noch interessant, noch mal zu fliegen eigentlich. Ob das wirklich so ist oder einfach Zufall war.

[01:12:25] **Lucian Haas:** So ein Projekt, du sagst, als Testpilot beim Klappen hast du Respekt? Wie viel Respekt hat man davor, in so einen Tunnel reinzufliegen?

[01:12:35] **Michael Maurer:** In etwa gleich viel.

[01:12:38] Ich denke immer, wenn ich ein bisschen nervös bin, das brauche ich. Wenn ich gar nicht nervös bin, das Gefühl habe, es passt eh alles, dann ist es entweder wirklich einfach oder dann muss ich überlegen, was nicht bedacht wird. Wenn ich merke, dass ich eine gewisse Anspannung habe, das ist eigentlich auch bei den Manövern so, dann bin ich auch konzentriert und weiß eigentlich, was ich machen muss.

[01:13:14] Adi hat dann gesagt, eigentlich, wie sagt man in Deutsch,

[01:13:20] werden wir einfach ein bisschen es ist ja verrückt, einfach in den Tunnel reinzufliegen, ohne, ja, da hat es nicht viel Platz und so weiter, aber für mich war das kein Thema, weil ich wusste, der Schirm passt da rein, wenn ich auf der Mittellinie und am Boden bin, dann geht da nichts schief. Und dann ist die Nervosität eigentlich nur, damit ich die Linie treffe am Boden, wenn ich das mache und wenn das geht. Schon vor dem Tunnel muss ich auf der Mittellinie sein und dann ist der Rest eigentlich nur geradeaus fliegen.

[01:14:01] **Lucian Haas:** Aber da hat man keine Sorge, dass eine kleine Böe kommt und die ein bisschen zur Seite schiebt und man knallt dann vielleicht doch an den Tunnelrand irgendwie dran oder so?

[01:14:12] **Michael Maurer:** Das Wetter ist natürlich auch bei solchen Projekten immer wieder

[01:14:17] ein Riesenfaktor und du musst die Bedingungen aussuchen, damit du diese Faktoren ausschließen kannst. Und an dem Morgen war es wirklich super beruhig. Kein Wind, nichts. Das war eigentlich kein Thema.

[01:14:30] **Lucian Haas:** Was auch wieder zeigt, Risiko hängt immer ganz viel von den äusseren

[01:14:33] **Michael Maurer:** Bedingungen dann wieder ab. Ja genau, das ist so. Gleitschirmfliegen generell ist ja auch sehr abhängig, wie gefährlich das Ganze ist, bei welchem Wetter man fliegt und was für Bedingungen man hat. Das ist auch bei diesen Projekten genauso.

[01:14:49] **Lucian Haas:** Welches Projekt würdest du noch gerne realisieren? Hast du irgendwelche Traumvorstellungen, wo du sagst, das würde ich gerne mal machen?

[01:14:56] **Michael Maurer:** Nicht so konkret ein Projekt, was, sag ich mal, gerade so greifbar ist. Eher greifbar, aber so in meinem Kopf ist halt, es gibt da in Australien die Morning Glory und da ist der eine Hängegleiterpilot

[01:15:17] Johnny Duran, ich weiss nicht mehr genau welcher, ist da mit dem Hängegleiter an der Wolke entlang geflogen. Und das schaut halt schon super aus. Also mit dem Gleitschirm die Morning Glory fliegen, das wäre sowas, was ich in meinen Träumen hätte.

[01:15:36] **Lucian Haas:** Ginge das denn von den Windbedingungen her, die für so eine Morning Glory herrschen? Ich weiss jetzt gar nicht, aber ich meine da auch gelesen zu haben, dass das halt Windstärken waren, wo man das mit dem Drachen noch gut machen kann, aber es wahrscheinlich mit dem Gleitschirm gar nicht geht. Ja, das ist glaube

[01:15:53] **Michael Maurer:** ich das Problem, dass wir mit einem normalen Gleitschirm dort eigentlich zu langsam unterwegs sind. Mit den Parakites glaube ich, wäre es vielleicht machbar. Nicht vielleicht, es wäre ganz sicher machbar, aber die Schwierigkeit mit dem Parakite dort hochzukommen ist halt ganz andere, sowieso mit dem Gleitschirm auch.

[01:16:16] **Lucian Haas:** Muss man sich hoch schleppen oder hinschleppen lassen irgendwie. Genau. Um dann dort hinzukommen.

[01:16:23] **Michael Maurer:** Aber dann gibt es noch ganz andere Herausforderungen dort mit den, die Morning Glory geht da ja über ein Gebiet, wo du lieber nicht landen willst. Angeblich ziemlich abgelegen und viele Wildtiere, von daher auch etwas, was man halt einfach sehr gut planen müsste und dann auch viel Glück beim Umsetzen bräuchte. Aber du hast ja gefragt, was ich

[01:16:51] **Lucian Haas:** als Traum hätte. Das wäre ein tolles Bild Michael Maurer, der Bezwingen der Morning Glory oder der Sora an der Morning Glory.

[01:17:03] Lassen wir das Bild einfach mal stehen. Du kannst ja heutzutage einfach sagen, ich schmeiß die KI an und sage, liebe Fotokai, bau mir ein Foto, Michael Maurer sort schon vor der Morning Glory. Dann könnte man das wahrscheinlich leichter realisieren als dann in echt. Aber ich bin mal gespannt, ob du es vielleicht irgendwann mal machst. Wenn, sehen wir uns hier wieder. Dann erzählst du mal, wie das war. Ansonsten vielen Dank für dein Erzählen über alles Mögliche rund um dein Leben und das Testpiloten-Dasein. Super interessant. Danke dir. Und dir noch weiterhin viel Spass, viel Erfolg, viele weitere zweite Plätze und dann zwischendurch auch mal einen ersten. Ich gebe mir Mühe. Dass es dann auf jeden Fall mit Spass immer weitergeht.

[01:17:45] **Michael Maurer:** Ja, danke dir. Danke, durfte ich bei dir Gast sein und mich freuen, über die Morning Glory Story zu sprechen.

[01:17:52] **Lucian Haas:** Ja, super. Sehr gerne. Hat

[01:17:57] dir die Episode gefallen? Dann abonniere doch Podz-Glitz, schreibe einen Kommentar und empfehle den Podcast deinen Freunden. Wenn du zudem 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, geben mir als freiem Journalisten aber in der Summe ein 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.

[01:18:42] Bis zum nächsten Mal, euer Lucian.

English

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

Show notes

Michael Maurer talks about his life as Chrigel's younger brother, test pilot for Advance and apparently eternal second place

In public perception, Michael Maurer often stands in the shadow of his famous older brother Chrigel Maurer. However, there are few differences in terms of flying. Michael is also athletically successful and can frequently be found on the podiums, from Acro to XC and Hike and Fly. Although, the 36-year-old still carries the reputation of apparently being the eternal second place.

What the reason for this could be, we talk about in this episode 193 of Podz-Glīdz. Among other things, it is about how Michael experiences his role as Chrigel's "little" brother and why he is not quite as ambitious as he is. Another topic is his experiences as a test pilot at Advance, his growing respect for maneuvers over the years, and the downside of development, that modern sails are becoming increasingly stable.

Michael Maurer was the first pilot to fly through a 70-meter-long tunnel with a paraglider. He talks about the experiences during this stunt and about his dream of an even more spectacular flight project.

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

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

Music for this episode:

Track: Morning Mandolin | Künstler: Chrish Haugen

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=V0bxY-vPuYU>

Lu-Glīdz Links:

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

LINKS to Michael Maurer:

- Michael Maurer on Instagram: https://www.instagram.com/maurer_mich/
- Report on the tunnel flight: <https://www.advance.swiss/das-ende-des-tunnels>
- SRF-Porträt of Michael Maurer (Film from 2019): <https://www.youtube.com/watch?v=onWtWBdFq4Q>

Transcript

[00:00:02] **Michael Maurer:** What we're seeing overall, though, is that gliders almost never collapse nowadays. And that's also much harder for us test pilots, because with these increasingly stable gliders, we can't just fly at full throttle until it collapses. We used to do that often—you'd just barrel through the turbulence without any action until the glider collapsed. But nowadays, people are afraid of having a collapse. That's the difference.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glīdz, the Lu-Glīdz podcast. Stories from the universe of paragliding. Today with Michael Maurer. And I am Lucian Haas.

[00:01:08] In the public eye, Michael Maurer is often overshadowed by his famous older brother Chrigel Maurer. But when it comes to flying, there are very few differences. Michael is also an athletic success and can frequently be found on the podiums. From Akro to XC to Hike and Fly. Although, the 36-year-old still carries a reputation of being the seemingly eternal runner-up. We'll talk about what that might be due to in this episode 193 of Podz-Glīdz. Among other things, we'll discuss how Michael experiences his role as Chrigel's little brother and why he isn't quite as ambitious as the Podz-Glīdz. Another topic is his experience as a test pilot at Advance,

[00:01:53] his growing respect for maneuvers over the years and the downside of development, which is that modern gliders are becoming increasingly collapse-resistant. Michael Maurer was the first pilot to fly a paraglider through a 70-meter-long tunnel. He talks about his experiences during this stunt and his dream of an even more spectacular flight project.

[00:02:19] By the way, I can only offer these behind-the-scenes conversations because there are supporters who financially support my work on the podcast and blog. Join in. You can find out how on the paragliding blog Lu-Glīdz, specifically on the Support page.

[00:02:42] Michael, Tony Bender has passed away. Did you know him? Not

[00:02:49] **Michael Maurer:** really well. I saw him every now and then, mostly in Santillär. But yeah, I knew Tony. Not personally in that sense,

[00:03:00] **Lucian Haas:** Yeah. Tony was considered a legend in the sport. What significance do such legends have for paragliding?

[00:03:08] **Michael Maurer:** I admire the people, and Tony in particular, for his perseverance in paragliding and his passion for staying involved and trying new things there for years. Yes, he was also involved in development at NOVA. He was always pushing there, and he never lost the motivation, that passion for paragliding. That impresses me a lot and, yes, I think it's always getting harder and isn't a given that people like that can put in this energy and have this much joy in it.

[00:03:46] **Lucian Haas:** Tony was one of the first, a real pioneer; I think he was one of the first Germans to fly kites. And then he was also one of the first to switch to paragliding and stayed with it. So, a real pioneer, that kind of guy. And sometimes I get the impression that, yes, the paragliding scene has matured in a positive sense, in terms of technology and everything else, but it might have lost some of that adventure, whatever spirit it had in the early days. Do you see it similarly? Yes, definitely.

[00:04:20] **Michael Maurer:** So, if I think about having to fly or test the gliders they had back then, that was a completely different world. And I think from a mindset perspective, you had to function differently. And the adventure was certainly a much bigger driving factor than building some high-performance glider. Of course, that was also an issue back then, but nowadays everything is much more complex and nuances decide whether it's a good product or not. And that's just how it is. It has certainly lost some of the adventurous side, which isn't a bad thing, but it's different, exactly.

[00:05:06] **Lucian Haas:** Yeah, in the beginning, sometimes going from one paraglider to the next meant gaining a whole glide ratio, basically just from the technical development moving forward, and today you're fighting for tenths, maybe, that you can somehow still squeeze out at full speed or something. You work as a test pilot at Advance. Do you actually have something like a glider archive at Advance where you could reach in and say, I'll pull out a glider from 1992 or something, way before the time you started paragliding, and say, I'll just try it out. And have you ever done that?

[00:05:40] **Michael Maurer:** I've never done that. We have a few products stored here. Not all of them. I can't say off the top of my head, but they're some interesting gliders that were significant for something.

[00:06:00] And yeah, actually, it would be a good idea to do that. That would be really exciting.

[00:06:06] **Lucian Haas:** Just feeling out the history of paragliding itself. A week ago, I was at the flight show myself, and someone had three—there was a glider there, I think one from 1992 and one from the late 80s or something. That was more just for ground handling. Just to try out if you can pull them up or not. And you couldn't get one up at all. And then the question was, okay, is the line so distorted that it just hangs at three-quarters and you can't get it any higher? Or did people really just throw themselves down the steep slope so that it might eventually fly? I don't know. But it was interesting just to feel that out and also to see, hey, they had—well, there weren't two-liners at the canopy back then, but at the bottom they also only had, so to speak, A and B-harnesses, which they used to pull up and steer with.

[00:06:57] That you see, ah, somewhere, it just goes in circles like that.

[00:07:01] **Michael Maurer:** Yeah, actually, with modern two-liners we're back up there with multiple attachment points and a two-liner, exactly. And yeah, I think, you know what, many older pilots tell me, yeah, you know, 1995, or whatever, we flew from there to there and so on. And I often think to myself, if you wanted to fly back then, you really had to want to, really want to, and nowadays it's often like, yeah, cool, flying, I'll do that sometime. And I believe that experiencing that again with an old glider could be exciting and change and refresh that whole awareness of flying again.

[00:07:49] Because, you know, what we can and do today with the equipment is just enormous. I mean, it's really something. It's come a long way, yeah.

[00:08:01] **Lucian Haas:** The beginnings often involved those wild men with their wild boxes, even if they weren't boxes, or the wild gliders they threw themselves down with. Do you think that if you had been born 20 years younger or earlier, you would have started flying back then too, or would you have said, no, that's actually nothing for me in that form because it's simply too risky, too dangerous, or whatever?

[00:08:26] **Michael Maurer:** Yeah, I think so. I think so, maybe not. I mean, my willingness to take risks, my desire to try something out, is different now, after 20 years of flying, compared to when I was 16 and started. And I think if I had been 16 twenty years earlier, I would have done it the same way, I believe. Because basically, flying is still the same. Nothing changes. And you don't know what's coming 20 years later. You could say, yeah, I'll wait another 20 years, then I'll fly because it's safer.

[00:09:15] That

[00:09:15] **Lucian Haas:** So, you were a daredevil at 16?

[00:09:18] **Michael Maurer:** No, not a daredevil. No, I don't think daredevil. But when I was flying, I never felt like I had to risk anything. I just enjoyed doing it and was also curious to learn something. Because of my role model, my brother Chrigel, who contributed a lot to my aviation career, it wasn't about being a daredevil, but just getting into it, growing into it, and then continuing to try things out. Did you learn from Chrigel, so did he teach you how to fly?

[00:10:04] Yes, I think you could say that. I've always said he's basically my aviation handbook. Whenever I had questions or anything, he knows a lot and we talked about all sorts of things, including Akrofliegen and so on. Often the answer was just, I have to try it. I can't really tell you how, but it also helped that you couldn't just watch everything on YouTube.

[00:10:42] From that perspective, I believe he taught me very, very much, and I wouldn't be here if I hadn't had him as a mentor.

[00:10:52] **Lucian Haas:** Did he actually encourage you to fly, or did you see him flying and say, "That's what you're doing, I want to do that too, and how can I do it now?" And then he helped you get there.

[00:11:03] **Michael Maurer:** No, well, he made it possible for me, let's say, by taking me tandem flying on one hand. I really enjoyed that, and eventually, at the age of 15, the moment came for the apprenticeship, and there, if, well, the parents wouldn't necessarily have said, yes, you can go, he just took care of it in that sense, and also offered me financial support back then,

[00:11:40] what I then paid him back month by month during my apprenticeship as a structural draughtsman. So, yeah, thanks to him, I was able to

[00:11:50] **Lucian Haas:** fly. He paid for your course and your equipment and said, okay, this is basically a loan you have with me, and then you can pay it back bit by bit.

[00:11:58] **Michael Maurer:** pay back. Yes, that's exactly how it was. Yes, thanks to him I could fly, but he didn't tell me, hey, come on, go fly, that's cool, that's great. It was, well, at least that's not how I remember it, but, yeah, he made flying possible for me, yes.

[00:12:18] **Lucian Haas:** From what I've observed with many families, where there are several children and several brothers and such, it's often the case that the younger brother is the more adventurous one, but then he doesn't necessarily do what the older one does. He finds his own thing. Have you never had that?

[00:12:38] **Michael Maurer:** I think flying is for both of us,

[00:12:43] I mean, until, let's say, 22 or 23 years old or so, there was nothing else for me but flying. I was flying every day if I could, and it was the same for Chrigel. Many people might have had a problem if one was better than the other, that it was an issue. But for me, it was never an issue in any way that could have held me back from flying or from competition flying and so on. And I mean, the way Chrigel does the whole thing and the way I do the whole thing is actually completely different. From that perspective, we're not on the same level or on the same path, and there's room for both.

[00:13:32] **Lucian Haas:** You've just put it very nicely, now you have to explain that to me. So, what's the difference between a Chrigel Maurer and a Michael-Maurer-Fliegerisch?

[00:13:42] I think he...

[00:13:43] **Michael Maurer:** Chrigel, he's the athlete, the sportsman, and I'm more the one in the background, who prefers working in development rather than on stage. In that sense, I don't really care if they're always only talking about Chrigel and so on. And he certainly reached his level through his ambition. And I think, in my case, it's not that it's missing, no, the ambition is just less intense. And I would never have flown competitions if I didn't have some ambition too. But if I didn't reach the goal sometimes and all that, then it was also fine.

[00:14:29] I think that's the main difference. That's the Chrigel. Because Chrigel also has this passion and ambition and still actually keeps up at the highest level. And for me, it's like, yeah, I like doing it. It's my hobby, really my hobby. And for Chrigel, it's the profession. And I think you can tell that overall. Of course, he enjoys flying too, just like I do. That's clear. But... Yeah, it's hard to say exactly what it is, but the

[00:15:07] **Lucian Haas:** Advice. Would a Michael Maurer with more ambition be better than a Chrigel Maurer in terms of flying?

[00:15:15] **Michael Maurer:** No, I don't think so. I don't think that would change much. I think the ambition is more... Sure, you could say that consistency comes from higher ambition. Ambition... it often sounds a bit negative, maybe it does. But it's the motivation to always deliver at your best, that's what I think it would actually be better described as. And if I had that too, I don't think I'd fly better, or not better than Chrigel anyway, but I'd just deliver more consistent results or some...

[00:16:01] If I'm doing a long-distance flight, then it's not... not necessarily landing after 10 hours, but after 11 hours and just being a bit further along. I do believe that.

[00:16:12] **Lucian Haas:** When you fly together now, do you harmonize perfectly, or are there points where you notice, "well, we have slightly different ideas as pilots..." and you have to agree on something first? Or is it really just intuitive? You know exactly that the other person wants to get to the other side of the valley because we assume that... it has to go up right there, even if it might not be immediately obvious to others.

[00:16:38] **Michael Maurer:** Yes, we certainly have our differences, but I think overall we're on the same wavelength and fly similarly. Because of that, we don't need many words. It's always impressive for me, I'd say. Every year I'm extremely surprised at how well the synchronized flying with Chrigel works. And yes, we fly a lot. Akro, solo, and for certain shows—especially at the Ski World Cup in Adelboden, where we were able to do an Akro show every year. Every now and then we still have time to do one or two flights in advance, synchronized flights, but we don't actually need to, because everyone knows what they're doing.

[00:17:30] We fly so similarly that we can actually... jump out of the helicopter and do synchro flying. Without much communication and so on. So that definitely works because our level in Akrofliegen is the same, more or less the same and high. So not like the way the guys are doing Akrofliegen at the moment, but for what we have to do, our maneuvers, we can actually fly so well that it simply leaves time to look for the other person and see what they're doing, and also to react to certain unplanned things.

[00:18:22] That works very well, yes.

[00:18:25] **Lucian Haas:** Is there something like a Maurer-pilot gene, where you're just, like, biologically predisposed in your way of thinking, so you say, somehow it shows that I also...

[00:18:37] **Michael Maurer:** Yeah, the pilot gene—I just think, yeah, maybe that's the pilot gene, because we're flying right now.

[00:18:45] Maybe we would have done ski touring races, then it would maybe be the ski touring gene. I definitely don't have that.

[00:18:58] But yeah, in that sense, maybe a certain pilot gene, because I think one thing you need to fly well or reach a high level is certainly, on one hand, the will to fly a lot and dedicate yourself to it, and not just fly every now and then because you also cycle and run and do various other things. Yeah, and I think, as I said earlier regarding Toni, that's something inside a person... that he has this passion. And that's what then in this sport

[00:19:44] to a

[00:19:44] **Lucian Haas:** brings a certain level. Now, in the paragliding scene, at least in public perception, you're actually always Chrigel's brother or the little brother of Chrigel. So it's very often mentioned or thought of alongside him, and then it's almost like a label you have on you. Does that bother you or does it honor you?

[00:20:06] **Michael Maurer:** Yeah, that's funny. I have a little anecdote about that, I have to laugh. And I always tell it again. I was once in Adelboden for Akrofliegen, landed by the lift, and was packing up. Then three people, three pilots, came running over. Then I heard from a distance, "Oh, look, look, it's Chrigel." And three or four steps closer they say to their colleague, "Oh, it's just his brother."

[00:20:39] And I find that so funny. I'm often mistaken for Chrigel because we're supposed to look similar. Not when we're out together, though, because I'm effectively the younger brother. Chrigel is somehow ten centimeters taller or more. So in that sense, it's true that I'm the little brother. That's not an issue for me, it fits well.

[00:21:06] **Lucian Haas:** You mentioned ambition earlier. I find it quite interesting. Chrigel, whom you describe as ambitious, or someone who always wants to win and all that, does do that quite often. And at least in Hike and Fly, he's the dominator of the Red Bull X-Alps until the very last one. But he might get the next one again because now he's saying, no, I'm not letting that slide. And otherwise, he always wins there too. You're also relatively successful in sports. But if you look closely at your sporting successes, you see quite often that you tend to dominate in second place. Exactly. And you were once, you were once second in Roldanillo in the PWC Superfinal. You were once vice-world champion and I think you were still leading until the last task.

[00:21:53] and then at the last task, you didn't lose, but you slipped down so much that Honoré Amare still won. And if I saw it correctly, at the Eiger Tour—so Hike and Fly competitions—you always participate, but I think you've come in second four times in a row or something like that. Is that a curse, or is it just part of your system? I often

[00:22:18] **Michael Maurer:** you feel guilty towards other people who are desperately trying to fly better, and you often think, shit, I'm always right there at the front. Maybe I'm just not ambitious or structured enough to actually get all the way to the top. That's where I see the difference compared to the rule, because it's just not that important to me. Being the perpetual second place is actually great for me. I'm super happy with my results each time. Sure, every now and then you think, I should have invested a bit more here and there, or done it better, and so on.

[00:23:02] But overall, I think I've come relatively far with my "effort" as well. And I think what's important to me is that I enjoy flying and everything I do. And if that's enough to get a second, third, or fourth place—well, not fourth anymore, but second or third place—then that's great. And yeah, I've also won events and competitions. And that's of course cool. You are

[00:23:41] **Lucian Haas:** won two Swiss championships. That should also be mentioned here. And I believe you also won Swiss Akro champion twice, at least in Synchro. Exactly. I think you also became Swiss Akro champion once. Yes, exactly. Or maybe twice.

[00:23:53] **Michael Maurer:** That was quite a while ago already.

[00:23:56] I think that was in 2012. But yeah, it's not like I was never an opportunist. And it's not like I was, let's say, always at the front whenever the top pilots weren't there. But I think it's extremely important to me that I enjoy what I do. And yeah, I'm more the kind of pilot who maybe doesn't think everything through. And if it works out—in the sense that I just try it now, and if it doesn't work out, it doesn't matter—then I might end up second, third, or whatever. Further back. But if you want to win, especially in—that was already like 2013, 2014 in the PWC or at the World Championships—if you wanted to win, then you actually had to be controlled.

[00:24:54] And we Swiss aren't really known for controlling, for following someone until the very end. And then your nerves are sometimes already shot before the finish line. And you just want to go and pull. I think my competition—my generation—was often all or nothing.

[00:25:21] Just collecting leading points or just flying your own lines. And that rarely comes with an event win.

[00:25:34] **Lucian Haas:** It's more of a playful approach. A playful way of doing it. Less of the strategist, and more of the person who says, I'll just give it a try.

[00:25:42] **Michael Maurer:** Not so rigid. Yeah, exactly.

[00:25:46] That made it all the more beautiful when it cleared up. When you took a risk and it worked out. But yeah, the group is always faster. And if you fly alone nowadays, you don't stand a chance anymore.

[00:26:03] **Lucian Haas:** There was this scene during the Eiger Tour. I don't know which year it was, I don't. It must have been about two years ago, I think, or something. You were up there at the front too. Chrigel was too. And then there was a scene at some pass. There was fog and stuff. And Chrigel, while still in some fog bank where he had a bit of visibility, started off. And you didn't start there. And that basically might have even cost you the victory in the end. Do you remember?

[00:26:34] **Michael Maurer:** Yes, I think there were various fog banks. In the fog pockets.

[00:26:42] You

[00:26:43] **Lucian Haas:** always flies in the fog during these I Can Fly competitions. No, in the holes. Yes, okay, in the fog holes. You Swiss know your way around holes in cheese and also holes in the fog, and you know how to get through them.

[00:26:58] **Michael Maurer:** Yeah, no, I think you're referring to the situation at the Sussenpass, where he was able to fly over the pass, and I had to walk back up to the pass because I had walked a bit further down beforehand due to the

weather. And then at the pass itself, I also had fog and had to wait a bit there. Ah, there

[00:27:20] **Lucian Haas:** you couldn't fly over it. Exactly. Ah, so I had that slightly wrong in the back of my mind, but it was still something where you were more like, you walked further down to say, okay, I probably want to take less risk. Yeah. And Chrigel with his ambition says, I'll wait up there? In that case, that was

[00:27:39] **Michael Maurer:** not necessarily the risk, more the weather situation, plus for me personally, it was too steep to take off there. But I did consider taking off there. That wouldn't necessarily be, rather, taking on a higher risk.

[00:27:59] **Lucian Haas:** is. You are, I'm going to do a little change of subject now, you're a father of three today. Has becoming a father changed your approach to flying?

[00:28:14] **Michael Maurer:** Yes, I'm often asked that. I always say it was never a conscious change in my actions or my thinking about flying. It was just that I already wanted to be back home for dinner before.

[00:28:34] And from that perspective, I don't think I ever consciously changed anything. But in the back of my mind, subconsciously, maybe something did shift. I can't say exactly, but it's also true that as you get older, things change. Yes, ultimately I believe that more has changed because I got older than because I became a father.

[00:29:02] **Lucian Haas:** How does getting older change aviation? Or the approach to aviation?

[00:29:08] **Michael Maurer:** Yeah, you just have more experience, you've seen a lot. And for me personally, it's just that I'd rather say, hey, I don't need that anymore. Even if I could do it, even if I used to do it. In the sense of, yeah, I did that before, but I don't have to have it or do it anymore. And...

[00:29:36] And I admire many young pilots, or also older pilots, who still do something cool. I mean, not necessarily risky stuff, but just a slope spiral somewhere when it's thermically active and doesn't just have two meters of snow and all that. Then I think, yeah, I've done that too. And I actually want to do it too. But oh well, it's fine. Maybe a stupid example, but there are situations where I just think, I'll skip that now because I might not have as much practice with it anymore.

[00:30:17] or I know that I can do it technically, but my gut feeling doesn't agree that I can. Maybe even a bit more when it really counts somewhere, whether in a windy corner or against a rugged cliff. That was never really a problem for me, but I'm and have never been super relaxed in the mountains when climbing. That's not my sport. Not because of a fear of heights, but rather a fear of falling, let's say. And many people always say, yeah, if it's turbulent, it's no problem for you, you can handle it anyway, and so on. But I'm still uncomfortable.

[00:31:05] There are many situations where I just say, okay, come on, I'm going to land now. It's too much of a hassle to let myself get shaken up because I don't like it anyway, no matter what.

[00:31:17] **Lucian Haas:** That surprises me a bit, because I mean, you've been working as an official test pilot at ADVANCE since 2013. And the idea of a test pilot is always someone who lets gliders collapse pretty hard and basically goes through it constantly. Gets shaken up. And probably experiences many collapses that he—or you'd also say, he should actually be so trained in collapse flying that he's relatively indifferent to what he experiences out in the wild. And then you're saying now, no, I'm scared of that. How can you work as a test pilot then? Or when you're test piloting, do you have to overcome your fear every single time before every collapse?

[00:31:59] **Michael Maurer:** Yes, that's the point. I'm only human too. I get scared too. And that's... in the past, that was much less of a problem. There were already difficult gliders that I didn't like. Where I'd say, hey, after two collapses, yeah, now I really have to collapse it some more to be completely sure that it really isn't good. And of course, you then change some things. You go back to collapsing it. And it's a different process when testing, I'd say, because I was never the pilot who goes out, full throttle, and pulls on the A lines as if there were no tomorrow.

[00:32:48] I've always, mostly over three or four flights, felt my way up to the limit. Of course, it used to go faster, and today it takes more time. But that's also the reason I don't test as much as I used to. And as you already said, I'm slowly but surely moving into the office for short-path development. And yeah, the fear—it was never fear. Because I think the important thing is, if you're afraid, then something is no longer okay with you. But you should always have respect. And

that respect was often already very great.

[00:33:36] And that's why, you had to say every now and then, like, "okay, focus, let's try flying a simple maneuver first and then move on to the harder ones." And I think there are many pilots who don't know this fear, this respect that I have. And I've also always felt that I'm not the best, the best test pilot, because of that. But my main skill in that sense, and my main knowledge too, was actually never maneuver flying, but rather setting the glider for handling, for performance, and so on.

[00:34:24] And I think we complement each other very well at ADVAS. There are pilots who like to do the maneuvers and are good at them. And I don't really like doing them that much and have to push myself every now and then. But how

[00:34:40] **Lucian Haas:** in every job. But then there are also real divisions of labor where you say, okay, there are the brave test pilots, or maybe it's the young test pilots who haven't seen that much yet, or whatever. They say, we'll send them out, they can do the heavy collapses. And you said it yourself, or at least it sounded like it just now, that you used to be faster at doing big collapses? Like today you need longer to prepare for it or more flights to get to that point. At least, that's how I understood it.

[00:35:11] **Michael Maurer:** Yeah, exactly. So no, in the past, I've been in the office for almost two years more now, or more and more in the office. It was actually never the case, or at least I didn't want it to be. I didn't want to be the one doing the easy stuff while someone else did the hard work. Because in every job there are good and bad tasks, or the pros and cons. And for me, maneuver flying depended on the glider. It wasn't bad with all the gliders by far. You have to say that. That wasn't the rule. But then there are always those days where it's real work and not just a hobby turned into a profession.

[00:35:59] And people often don't see that. Or when it's raining or windy, they're out there too and people don't see it. It's similar. Yeah, we wouldn't have to have that if we could choose it. And that's why, yeah, the maneuver flying was never shared or did I consciously leave it to others. But often, when it was really difficult gliders, I was very grateful, especially to Idris, who has been working with us for a few years now, to do certain things with him lately. And that was because I know other test pilots sometimes have trouble flying the collapse with difficult gliders.

[00:36:54] And they have this respect for it. And people just don't talk about the fact that they might be afraid sometimes. I think that's a bit of a male thing, or a—well, I know, Regel sometimes gets an uneasy feeling. So, I think that's completely normal when flying.

[00:37:20] **Lucian Haas:** How has it actually been from a development standpoint, as a test pilot—even though you're more into harness development now, but also something you've noticed over the years? I see that gliders have become easier to fly in many of the profiles. They pitch less and have a certain amount of reflex in there or something, where they might collapse a bit later because of that, or something like that. Do you notice as a test pilot, has the collapsing become more difficult over time? Just from the profiles alone, that it's much harder to pull clean collapses, or if you pull them properly, then it just knocks the whole thing over immediately. Also, with the current trend towards two-liners or something like that.

[00:38:06] So, has the job for a test pilot ultimately become more difficult over the years than it used to be?

[00:38:14] **Michael Maurer:** No, I don't think it's become harder, rather easier, because the gliders have become more pleasant for the certification maneuvers. Especially those in the Low-B or similar classes, a lot of things have become easier. Even the High-C gliders, as you said, have a certain reflex component—it doesn't necessarily have to be achieved with a reflex component, but people like to describe it that way,

[00:38:48] the gliders have become tamer. Although you have to say that gliders are often developed to be good for the certification maneuvers. And then there are products that in reality might react a bit more sportily or differently than what we see or notice during testing.

[00:39:18] **Lucian Haas:** You probably get that as a test pilot who knows a glider very well. You probably experience it during testing too, where you see, okay, there are the test collapses, this model is great now, but in between I also see,

hey, it has its quirks. And if I just go over the test field a bit or it collapses a bit more steeply or something, then it's already intense. Are there things where you as a test pilot can still say, hey, we shouldn't release a glider like this?

[00:39:48] **Michael Maurer:** Yes, definitely. So that is actually, let's say, our more important part nowadays, because the gliders, the prototypes, they often arrive so well adjusted or, yeah, they are already at a high level when they come out of production, that we don't necessarily have to look at the glider first—yeah, we don't have to check if it even flies or if it needs more lines and so on. And we actually know pretty well what to expect in normal flight, let's say. And then our task is usually to find and identify these specific weaknesses that are increasingly more hidden, let's say.

[00:40:43] And that's certainly almost, yeah, nowadays almost more important than the certification itself. Of course, certification is—if the glider can't be certified, it can't be sold. And if it has a bad certification, then nobody buys it. But what we see overall is that gliders nowadays almost never fail. And that's also much harder for us test pilots, because we can fly with a glider for days and have nothing. And then there might be, as they say, okay, now we've flown around with the glider for ten days, different pilots, different weights, different settings.

[00:41:30] It was always good. And then you fly it on the eleventh day and it's not good anymore. Because you have some situation, a specific

[00:41:42] wind situation, whatever you had, and then the glider suddenly reacts differently. And then it's like, we have to take another look, and then it's good again for ten days. But you can then say, okay, that was an outlier. If it happens after two days or after two hours, and then again after two hours, then you know, okay, the glider is just like this and that. That makes the job as a test pilot harder in that sense. And it's also difficult to judge then—is the glider just collapsing because the conditions were like that, or is the glider collapsing because the glider reacts like that?

[00:42:31] Is it reproducible? Is it a one-off? And that's the difficulty nowadays. With these increasingly stable gliders, we can't just fly full throttle until it collapses. We used to do that often, where you'd just ride through the turbulence without any action until the glider collapsed. But nowadays, it's scary before you even have a collapse.

[00:43:04] That's the difference.

[00:43:06] **Lucian Haas:** Why does that scare you today if it didn't scare you before? I think,

[00:43:12] **Michael Maurer:** Ultimately, it's about me, because back then I knew that if it gets turbulent, if there are somehow stronger thermals and you fly full throttle through these thermals, I knew the glider would collapse at some point.

[00:43:29] The glider was reaching its limit relatively quickly. And then you notice it's working, it's collapsing. And today, with the more stable gliders, you can fly through stronger thermals for much longer and you might have a lot of energy, it's pulling, it's building energy, it makes an impression, and the glider is super stable. Then you think, something has to happen now, it's going to hit right away, and nothing just happens. And then you think, the glider has so much energy now, I have to come out of the speed bar, because if it were to collapse or if things were to go wrong, the situation would simply be almost a bit too, too extreme.

[00:44:21] And that's also the point where we say, yeah, well, of course the good pilots, they're going to fly full throttle through the thermals, but they can handle it, and the less skilled pilots, they get that sense of respect and they take their foot off the gas and everything is fine, and the glider doesn't care, it never collapses.

[00:44:48] Often, it's not necessarily the collapses in accelerated flight that are the problem nowadays, but rather when thermals are involved, where, yeah, that's somewhat unfamiliar to us in the broadest sense, and we might have to reorient ourselves a bit on certain points, adding more, more items to the list that we have to check off, which we haven't really...

[00:45:23] **Lucian Haas:** had. What's the difficulty there? So, do you have collapses more often in thermals? Where you say, in the past, collapses during accelerated flight were the decisive thing, and nowadays I'm catching collapses—or I used to have them too, but maybe didn't pay as much attention—but now you're catching them during thermal flying, and the gliders react more violently because they were so stable before and then maybe collapse just as violently, or

what's the problem? Yes,

[00:45:49] **Michael Maurer:** the point is, when you're flying in thermals, of course if it's turbulent and all that, you expect that it might collapse, but it's often those unexpected collapses in situations where it's not so obvious that a glider could collapse. And in the past, it was just always that when you were flying in gas, you were close to the glider's limit and you'd have a collapse every now and then, and now you have much fewer, almost the opposite; when you fly accelerated, you have a more stable glider like in trim speed, because with the righting moment it just becomes super stable, and it's difficult to expect those unexpected situations during testing, and yeah, the collapses, when they do happen, are perhaps more large-scale than before, that's also true.

[00:46:47] This

[00:46:48] **Lucian Haas:** Trend towards, in quotation marks, more stable gliders, so with the collapse-resistant profiles, with that certain upright moment that makes them stand up nicely—would you say that's a net positive, or is it actually a zero-sum game, because the glider might collapse less often and fly less often during acceleration, but in other situations, sometimes when you don't expect it, it's still very demanding for the pilot.

[00:47:20] **Michael Maurer:** Yeah, I think, you have to consider, how do you become a good Akropilot? You do something and practice, and maybe you have a bad experience once, you learn from it, and in flying overall, it's like, you actually learn something when you have something. You learn to fly thermals by flying thermals, and you learn to launch by launching, and with collapses, you actually learn to handle a collapse by having collapses, and if you don't have any more collapses, you don't actually learn to handle them either. And of course, you go to an SIV training, but I see the problem there is that, that the gliders maybe in SIV training, a collapse often won't fall the way it falls in reality.

[00:48:28] Overall, the best thing you can do is actually not necessarily try to master or control the collapses, but rather what to do when you have a collapse. In an SIV training, you go through Frille, Stoll, Spirale, and so on—that's actually all there is to it. It's not prevention, but, how can I put it, simply what you need when you're in an uncomfortable situation. In the past, or for me, it was always like, I want to have my glider under control when it collapses, and you actually get to know a glider well when you know, okay, now it's collapsing, now the situation is like this and this, and the feeling is like this and this, and then the glider collapses from the outside, from the middle, large-scale, small-scale,

[00:49:30] dynamic, less dynamic, and I think ultimately that's a standard I have for myself, maybe as a competition pilot, as a frequent flyer, but overall I believe that the increasingly stable gliders are better for the pilots, even if there might be an occasional collapse that's unexpected and more violent than anticipated, I still think it's better if the glider collapses later.

[00:50:05] **Lucian Haas:** Then maybe the problem is that because people have such stable gliders, they also dare to fly in more turbulent air, and with that, the gap might eventually widen—where you say that what you're actually gaining is that you have fewer collapses, and that one rare one that might pop up again, you can maybe still handle, but if you venture into more turbulent air, then you might also have these rare collapses more often, which then might also fail more violently.

[00:50:33] **Michael Maurer:** Yeah exactly, it's certain that if you feel super comfortable under a glider, then you do more, or rather you push your limits more, I think. I think for certain people who eventually start feeling immortal, that's a problem. But that's been happening since way back. But I think you have to learn that it's still a paraglider, that it can still collapse, and fly with that thought in mind instead of just thinking, I've never had a collapse, I feel super comfortable, it'll never collapse because it's so stable. That's generally, I think, wrong thinking in paragliding, because as long as we're working with fabric and lines, we're going to have collapses.

[00:51:26] That's just how it is. Even the most stable gliders will eventually collapse. You can actually see that with parakites too, which also collapse occasionally and are actually super, super stable. That's basically the

[00:51:40] **Lucian Haas:** Extreme case. With paragliders, there's also the problem that they fly so close to the ground so often that if you actually get a collapse and it sweeps the canopy away, you just don't have any more air under your butt to cushion all that, or for the glider to have a chance to reopen, so then it just happens fast.

[00:52:00] **Michael Maurer:** Yeah, exactly, it's in a dangerous zone, let's just say.

[00:52:06] **Lucian Haas:** Well, you said earlier as a test pilot, you're not really a collapse freak, but rather someone who likes to work with the fine details, let's say, the one who does the glider settings.

[00:52:18] What does that involve? And are there gliders where you can really say, this is basically a trim or a brake setting, a typical Michael-Maurer handling that a glider has?

[00:52:34] **Michael Maurer:** Basically, the brake setting is already a major point, which is something I did a lot and enjoyed doing. Ultimately, I think that with the more stable profiles and more stable gliders, you have fewer possibilities to actually achieve much with the angle of attack or line trims. You can do a lot in terms of performance, and maybe also in speed and handling, but you can't make a bad glider good, and you can't make a good glider perfect. Like the difference—back then, there was much more often the situation where the glider wasn't certifiable, you change something, and then it is certifiable.

[00:53:26] You have much less of that today. What you still have, of course, is the whole thing with the brake lines, where we simply say, for that, we look for different settings; a classic setting is just raising the outermost, raising the innermost, so the middle half, roughly speaking,

[00:53:51] is braked the most, so that the glider turns flat and is well-guided. These are things we still do, but I couldn't really say that it gives it a "Michael Maurer trim" or character; I have more of a feeling that it comes from the designer and the test team in combination. So the designer has his character, the test pilot certainly does too, and there's the thing where the test pilot says, "Yeah, that's somehow too harsh, that's somehow too... there should be more direct precision there," and then the engineer says, "Okay, then I'll do this and that."

[00:54:44] The other test pilot might say, maybe it should be more, I prefer it if it's a bit softer and longer, for it to be more pleasant, and so on. There are cases where we might say, for us, it's actually important that the glider turns relatively high up, and that is perhaps the biggest difference with Advans compared to other brands, I'd say.

[00:55:11] **Lucian Haas:** Turning high up means you don't need to put much brake on for it to start turning.

[00:55:17] **Michael Maurer:** Yeah exactly, that would be our goal, I'd say, and certainly he shouldn't be too harsh there either. Actually, the perfect handling, so to speak, would be if it reacts well with soft control pressure over a short distance and then turns quickly, and then becomes significantly harder as it goes down. But often, the whole thing is just a matter of wishful thinking and in the end, you just have to find the best compromise, work with the conditions you have. Maybe it's also a bit of a misconception for many pilots that we, during the development of paragliders, can say, okay, now we're cranking up more power, in exchange we're taking away a bit of handling, and now we're doing a bit more speed.

[00:56:10] So, we're not that free with our wishes.

[00:56:15] But you can actually still perfect a good glider with fine-tuning.

[00:56:23] **Lucian Haas:** Has it ever happened, or has it already occurred, that you actually get a prototype with a certain design, which maybe isn't bad in terms of the collapses or anything like that, but where you say, it's okay, but then you go to the designer and say, hey, I can't work with this glider concept at all. It's somehow maybe too flat at the top and then just has the ears bent down, and you say, the handling that comes out of that doesn't please me. It bores out of the turns too much or something like that. So, do you actually have real discussions in the design team regarding the basic concept of such a glider? Or is it really like, the designer provides the basic concept and you as test pilots only do the fine-tuning?

[00:57:07] **Michael Maurer:** Yes, that does happen, where we say, hey, the glider is actually good, but somehow we can't bring it out like this. That definitely happens. And maybe even more often than before, because the prototypes are already very good when they come out of the factory. Then there are moments where you say, actually the glider would be good, but something is still missing. And then you fly it more. So basically, we always do it this way: if a prototype has good potential, then you fly it a lot and try out different settings.

[00:57:52] and you find out a lot through that. And often it's the case that when you look closer, you say, okay, yeah, no, there's still something here, there's something there, we're not going with that, we're going with that. And if it's then only about, let's say, preferences on my part, then it's usually the case that in the team, you say, yeah, no, actually it's good. And if someone is against it, so to speak, then you bring the glider to market as it is, because we have exactly the same situation on the market, also 100%. Yeah, one person likes it, the other doesn't. And that's actually also the interesting thing when there are different products on the market.

[00:58:39] **Lucian Haas:** How many test pilots and designers—I mean, if you take that all together as a team—how big is a team at Advance? How many people are involved in that mix and how many have to coordinate with each other? Yes, if you take the whole thing...

[00:58:53] **Michael Maurer:** If you include the development team, there are eight to ten people in paraglider development, though you don't really see it that way—they don't just do that. One person also does this and that, and the other is responsible for this area. The test pilots also test the harnesses and, yeah, we're actually a large team, but we've divided it up a bit here and there.

[00:59:32] **Lucian Haas:** So that means per glider, in the end, is it a team of five people working on one glider, or how can you imagine that? Roughly speaking

[00:59:41] **Michael Maurer:** one designer and three test pilots in total. Ultimately, there are two primary test pilots who really manage a project, and then the other two or three test pilots also fly the products, but they might be less involved in the details.

[01:00:01] **Lucian Haas:** Now you're also involved in harness development. What is appealing about that for you?

[01:00:11] **Michael Maurer:** Yes, I find a harness,

[01:00:16] you spend a lot of time flying in the harness,

[01:00:20] forced, and a harness also relies a lot on the feeling of the glider's conditions and so on. So yeah, for me as a test pilot, it was always very exciting to test harnesses and feel the different changes. And ultimately, I think, I've said before, I want to do something else at some point. I don't want to test into my old age because, first of all, I don't think I can, because of my head. We've already discussed that too, because I don't like it either.

[01:01:08] And the second thing is, I think there are young pilots who bring a lot of creativity, who think differently. And then I move forward somehow. And the whole harness construction is exciting for me in the sense that it still has to do with paragliding, with development. And the best point is actually that on the harness itself, you can sew, try out, cut away, sew differently, and so on—much, much more than you can with the glider. You have much more of the craft, in that sense, that you can practice.

[01:01:55] You sit at the sewing machine, you go to the computer, you do something there. That is actually, in combination with the ambition to make a good product, the best way to do it at the moment. What

[01:02:09] **Lucian Haas:** is it actually harder nowadays to design a glider from scratch or a harness from scratch, where each is supposed to be good?

[01:02:19] **Michael Maurer:** I'd say designing paragliders is like reading coffee grounds.

[01:02:25] From that perspective, I think it's harder to build a good glider from scratch.

[01:02:31] Yes, it's very difficult to say. I think it depends extremely on which category you want to build a harness in. That also depends a lot. I think a seat harness in the sense of

[01:02:49] simple, compact products like the Parakite harnesses, that's rather easier. It's also a challenge to make sure everything fits really well and that every body fits in comfortably. And a competition harness that performs great, with a thin protector that provides good protection and so on, that's the ultimate challenge.

[01:03:15] **Lucian Haas:** Is there anything regarding harnesses or a specific model where you could say, "Michael designed that"?

[01:03:22] **Michael Maurer:** Not yet.

[01:03:25] No, I'm not at the point where I've finished a product, a harness. Right now, I'm mainly working on the backpack for the Whiteless 2. That would actually be the first product I've made. I'm curious to see what kind of feedback people have.

[01:03:47] **Lucian Haas:** What is fascinating about constructing a backpack? I mean, basically, they always look similar, maybe with a slightly different design. What are the nuances you still have to work on then?

[01:04:00] **Michael Maurer:** The basic principle is that the ergonomics of the back and the shoulder straps, combined with the weight distribution, actually have to fit well. I already have the feeling that we had good products. We had an X-Alps backpack where I'd actually say, if you use the X-Alps backpack together with our X-Alps material, which has the same proportions as always, the backpack is perfect. There isn't really a point where I would say we should change it, in our opinion, for us.

[01:04:45] And that's the challenge for me now, building a Weightless backpack where you basically say the same thing, just with the option—so we also have the rolltop now, which just simplifies the whole volume thing. And I think we already have many options where you can say, now we can actually build a backpack that's basically always the same for gliders and short trips, but has the extra space at the top to take material with you or leave it behind. And the goal would actually be to make the X-Alps backpack suitable for the mass market.

[01:05:33] And I hope we're on the right track there, or rather, I believe we are. Even though it's a simple piece of fabric, for me—for getting into 3D development as a whole—it's already very exciting, even if it is simple.

[01:05:55] **Lucian Haas:** That means a harness developer starts out as a backpack builder and then slowly works their way into the whole subject, and eventually, you develop an entire harness.

[01:06:06] **Michael Maurer:** Yeah, not necessarily. You actually start where the shoe pinches, let's say. For me, it was like this, because first—I said earlier, I've been involved in harness development for two years now—but actually, I've only been doing it since this spring.

[01:06:29] mainly in harness construction. And before that, I just did smaller projects or simply provided support, and started with the backpacks because the backpacks are less complex. They're done faster. I'd say, I worked on a backpack for, not a week, but two or three days, then I was testing for two weeks, then a few more days on the backpack. Something like that. And that's how the backpack ended up with me. In that sense, at some point you have to learn how to build harnesses. And it's like with the buckles. You only learn it by building harnesses.

[01:07:16] You have to start somewhere eventually.

[01:07:19] **Lucian Haas:** Let's do a little topic jump towards the end. You also do these special photo projects with Adi Geisegger every now and then. One thing I noticed, I think you've actually flown through a tunnel with a paraglider. And if I saw it correctly, you even did it before the pedal.

[01:07:41] **Michael Maurer:** Yeah, exactly. So the execution itself, that was before. Adi had the idea for a very long time. He actually originally wanted to do it with Chrigel a year earlier. But the weather, the timing, and all that weren't quite ideal. Then I was there with him, actually for another project. And then we just included that as well one morning.

[01:08:10] **Lucian Haas:** How do you actually approach something like that? I mean, you look at the tunnel and say, oh, that should fit, and we're going to try it this morning. Or I mean, if I saw it correctly, you flew almost 70 meters through that tunnel.

[01:08:25] **Michael Maurer:** Yeah, exactly. Right at the beginning, Adi measured the dimensions of the tunnel and basically knew, yeah, a glider will fit in there. We wanted to do it with a production glider. That was actually the challenge, doing the whole thing with the smallest P3, which was the 16er P3. Then one evening, or actually the evening

before, we drove to the tunnel and set up the glider in there to see if it actually fits. If it fits inside. With the 16er P3, it was so tight that I said, no, that won't work, because I just need a certain amount of tolerance for flying in.

[01:09:13] But we already had a 14er P3 back then, a prototype, which is actually basically the same as the one in the P4 series now. So, besides the design, not much actually changed. It was basically how we already built it back then. And that's why we said, yeah, let's do it with that one. And it actually fit in relatively well. For me, the important thing was that if the glider fits into the hole, then it also fits back out. Because then it's a different matter of flying skill, I'd say, or the flying stuff that I have to do.

[01:10:00] And then tomorrow I ran up to the launch site for the first attempt. Actually, without any big expectations, I just flew into the tunnel. Not with any great speed or anything like that. Not with the intent to fly there. By then, I basically knew that it was possible. I can fly relatively well on the centerline, and if I'm on the centerline when I hit the ground, I can fly through it. That's how I did it. The second flight—so the first flight was about halfway—the second flight went almost to the very end of the tunnel.

[01:10:46] I'm not entirely sure if Adi missed the timing for the photo a bit there.

[01:10:56] He said so nicely, all good things come in threes. That's why I went up again and actually knew exactly what I had to do. That was funny. I didn't really feel it on the second attempt. But on the third flight, I came in accelerated with more energy, plus a bit of a light wingover towards the tunnel entrance. And then I had the impression that the glider stabilized itself in the tunnel with more speed. And it felt like I flew through the tunnel like I was on rails. I also had the impression that the glider had more power. When flying out, there was a short lift.

[01:11:45] And then I didn't actually fly very far out of the tunnel. Maybe about 15 meters.

[01:11:52] **Lucian Haas:** So like a tunnel effect, basically a ground effect, but one where the entire profile is being flowed around a bit differently.

[01:12:00] **Michael Maurer:** Yeah, exactly. But we then said that was good enough. The radio captured the photo perfectly. So we left it at three flights. That's why I couldn't confirm it. It would actually be interesting to fly it again. To see if it really is like that or if it was just a coincidence.

[01:12:25] **Lucian Haas:** So a project like that, you say as a test pilot, do you have respect? How much respect do you have for flying into a tunnel like that?

[01:12:35] **Michael Maurer:** About the same amount.

[01:12:38] I always think, when I'm a bit nervous, I need that. If I'm not nervous at all, if I feel like everything is fine, then it's either really easy or I have to think about what's being overlooked. If I notice that I have a certain amount of tension—it's actually like that with the maneuvers too—then I'm also focused and basically know what I need to do.

[01:13:14] Adi then said, actually, how do you say in German,

[01:13:20] we'll just... it's crazy, just flying into the tunnel without, yeah, there's not much space and so on, but for me it wasn't an issue because I knew the glider fits in there; if I'm on the centerline and on the ground, then nothing can go wrong. And then the nervousness is actually just about hitting the line on the ground, if I do that and if it works. Even before the tunnel, I have to be on the centerline and then the rest is basically just flying straight ahead.

[01:14:01] **Lucian Haas:** But you don't have to worry about a small gust of wind coming along and pushing them a bit to the side, making you hit the edge of the tunnel or something like that?

[01:14:12] **Michael Maurer:** The weather is, of course, always a recurring factor in projects like these.

[01:14:17] a huge factor, and you have to pick the conditions so that you can rule out these factors. And that morning, it was really great, very calm. No wind, nothing. That wasn't actually an issue.

[01:14:30] **Lucian Haas:** Which also shows again that risk always depends a lot on the external

[01:14:33] **Michael Maurer:** ...conditions. Yes, exactly, that's how it is. Paragliding in general is also very dependent on how dangerous it is, what the weather is like when you fly, and what kind of conditions you have. It's the same with these projects.

[01:14:49] **Lucian Haas:** Which project would you still like to realize? Do you have any dream ideas where you say, "I'd love to do that sometime"?

[01:14:56] **Michael Maurer:** Not a specific project that's, let's say, currently tangible. More like something tangible, but in my head, there's the Morning Glory in Australia and there's this one hang glider pilot...

[01:15:17] Johnny Duran, I don't remember exactly which one, flew along the cloud with the glider. And that already looks amazing. So, flying the Morning Glory with a paraglider, that would be something I'd have in my dreams.

[01:15:36] **Lucian Haas:** Would that even be possible given the wind conditions that occur for a Morning Glory like that? I don't know right now, but I also mean to have read that those were wind speeds where you can still do it well with the kite, but it probably isn't possible at all with the paraglider. Yes, that is I believe

[01:15:53] **Michael Maurer:** I think the problem is that we're actually too slow there with a normal paraglider. I think it might be doable with parakites. Not "maybe" it would be—it would definitely be doable—but the difficulty of getting up there with a parakite is completely different, anyway, just like with the paraglider.

[01:16:16] **Lucian Haas:** You have to haul yourself up or get dragged up somehow. Exactly. Just to get there.

[01:16:23] **Michael Maurer:** But then there are completely different challenges there with the... the Morning Glory goes over an area where you'd rather not land. Supposedly it's quite remote and there's a lot of wildlife, so it's something you'd have to plan very well and then also need a lot of luck with the execution. But you asked what I...

[01:16:51] **Lucian Haas:** as a dream. That would be a great picture—Michael Maurer, the conqueror of the Morning Glory, or Sora at the Morning Glory.

[01:17:03] Let's just leave that image for now. These days, you could just say, I'll throw the AI at it and say, dear PhotoAI, build me a photo of Michael Maurer sorted out before the Morning Glory. You could probably realize that more easily than in real life. But I'm curious to see if you might do it at some point. If you do, we'll see each other here again. Then you can tell me what it was like. Otherwise, thanks a lot for telling me about all sorts of things regarding your life and your existence as a test pilot. Super interesting. Thank you. And have continued fun, success, many more second places, and then a first place in between as well. I'll make sure that it continues to be fun no matter what.

[01:17:45] **Michael Maurer:** Yeah, thank you. Thanks for letting me be your guest and for the chance to talk about the Morning Glory story.

[01:17:52] **Lucian Haas:** Yeah, great. I'd love to. Did

[01:17:57] Did you enjoy the episode? Then subscribe to Podz-Glitz, leave a comment, and recommend the podcast to your friends. If you also want to contribute sustainably to me being able to continue entertaining and informing 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, but as a freelance journalist, they give me a foundation in total to be able to continue these projects. All the necessary information on how your contribution reaches me can be found in the Lu-Glitz blog on the Support page.

[01:18:42] Until next time, your Lucian.

Français

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

Show notes

Michael Maurer raconte sa vie de petit frère de Chrigel, pilote d'essai pour Advance et apparemment éternel deuxième

Dans la perception publique, Michael Maurer reste souvent dans l'ombre de son célèbre frère aîné Chrigel Maurer. Pourtant, il y a peu de différences en termes de pilotage. Michael est également sportif et se retrouve régulièrement sur les podiums, de l'Acro au XC jusqu'au Hike and Fly. Bien que le trentenaire soit néanmoins marqué par la réputation d'être apparemment l'éternel second.

De ce à quoi cela pourrait être dû, nous parlons dans cet épisode 193 de Podz-Glitz. Parmi d'autres choses, il s'agit de la manière dont Michael vit son rôle de « petit » frère de Chrigel et pourquoi il n'est pas aussi ambitieux que lui. Un autre sujet est son expérience en tant que pilote d'essai chez Advance, son respect croissant pour les manœuvres avec les années et le revers de la médaille du développement, à savoir que les voiles modernes deviennent de plus en plus stables.

Michael Maurer a été le premier pilote à avoir traversé un tunnel de 70 mètres de long en parapente. Il raconte ses expériences lors de ce tournage et son rêve d'un projet de vol encore plus spectaculaire.

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 : Morning Mandolin | Artiste : Chrish Haugen

Bibliothèque audio YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=V0bxY-vPuYU>

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/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>

LIENS vers Michael Maurer :

- Michael Maurer sur Instagram : https://www.instagram.com/maurer_mich/
- Rapport sur le vol en tunnel : <https://www.advance.swiss/das-ende-des-tunnels>
- SRF-Porträt de Michael Maurer (film de 2019) : <https://www.youtube.com/watch?v=onWtWBdFq4Q>

Transcript

[00:00:02] **Michael Maurer:** Ce qu'on constate globalement, c'est que les ailes ne se ferment presque plus aujourd'hui. Et c'est aussi beaucoup plus difficile pour nous, les pilotes de test, parce qu'avec ces ailes de plus en plus stables, on ne

peut pas voler à fond jusqu'à ce que ça se ferme. On faisait souvent ça avant, tu fonçais simplement à travers les turbulences sans aucune action jusqu'à ce que l'aile se ferme. Et aujourd'hui, on a peur d'avoir une fermeture. C'est ça la différence.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Michael Maurer. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:08] Dans l'opinion publique, Michael Maurer est souvent éclipsé par son célèbre frère aîné Chrigel Maurer. Mais au niveau du pilotage, il y a peu de différences. Michael est aussi un sportif accompli et on le retrouve régulièrement sur les podiums. De l'Akro au XC jusqu'au Hike and Fly. Même si, pour ce trentenaire, il reste cette réputation d'être apparemment éternellement deuxième. Pourquoi cela pourrait-il être, nous en discutons dans cet épisode 193 de Podz-Glidz. On abordera notamment comment Michael vit son rôle de petit frère de Chrigel et pourquoi il n'est pas tout à fait aussi ambitieux que les Podz-Glidz. Un autre sujet concerne ses expériences en tant que pilote test chez Advance,

[00:01:53] son respect croissant au fil des années pour les manœuvres et le revers de la médaille du développement, à savoir que les ailes modernes deviennent de plus en plus résistantes aux fermetures. Michael Maurer a été le premier pilote à traverser un tunnel de 70 mètres de long en parapente. Il raconte ses expériences lors de ce numéro et son rêve d'un projet de vol encore plus spectaculaire.

[00:02:19] D'ailleurs, je ne peux vous proposer ce genre de discussions approfondies que parce qu'il y a des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoignez-nous. Pour savoir comment faire, c'est sur le blog de parapente Lu-Glidz, sur la page Soutenir.

[00:02:42] Michael, Tony Bender est décédé. Tu le connaissais ? Pas

[00:02:49] **Michael Maurer:** pas vraiment bien. Je l'ai vu de temps en temps, surtout à Santillär. Mais oui, je connaissais Tony. Pas personnellement en ce sens,

[00:03:00] **Lucian Haas:** Oui. Tony était considéré comme une légende dans le sport. Quelle importance ont de telles légendes pour le parapente ?

[00:03:08] **Michael Maurer:** J'admire les gens, et surtout Tony, pour sa persévérance dans le parapente et sa passion à rester impliqué depuis des années pour apporter du nouveau. Oui, il était aussi dans le développement chez NOVA. Il a toujours poussé les choses et n'a jamais perdu la motivation, cette passion pour le parapente. Ça m'impressionne beaucoup et, je pense, il est de plus en plus difficile et pas évident que des gens comme ça déploient cette énergie et éprouvent cette joie.

[00:03:46] **Lucian Haas:** Tony était l'un des premiers, une sorte de pionnier, je crois que c'était l'un des premiers Allemands à avoir fait du deltaplane. Et puis il a aussi été l'un des premiers à passer au parapente et à y rester fidèle. C'était vraiment un pionnier, ce genre de type. Et parfois, j'ai l'impression que, oui, la scène du parapente a beaucoup mûri dans le bon sens des choses, tant pour la technique que pour le reste, mais elle a peut-être perdu un peu de cette aventure, de cet esprit d'aventure, disons, que les débuts avaient peut-être. Tu vois ça de la même manière ? Oui, absolument.

[00:04:20] **Michael Maurer:** Alors, si je m'imagine devoir voler ou tester avec les ailes qu'ils avaient à l'époque, c'était déjà un autre monde. Et je pense qu'il fallait avoir un état d'esprit complètement différent. L'aventure était certainement le facteur moteur bien plus important que de construire des ailes ultra performantes. Bien sûr, c'était déjà un sujet à l'époque aussi, mais aujourd'hui tout est beaucoup plus complexe et les nuances décident d'un bon produit ou non. Et c'est comme ça. Ça a certainement perdu quelque chose de l'aventure, ce qui n'est pas mauvais, mais c'est différent, exactement.

[00:05:06] **Lucian Haas:** Oui, au début, parfois, d'un parapente à l'autre, on pouvait gagner une finesse entière, presque juste grâce à l'évolution technique qui avançait, et aujourd'hui tu te bats pour des dixièmes, peut-être que tu peux encore en tirer quelque chose à pleine vitesse ou autre chose. Tu travailles comme pilote test chez Advance. Est-ce que vous avez quelque chose comme une archive de parapentes chez Advance, où tu pourrais aller fouiller ? Et dire : je vais prendre un parapente de 1992 ou quelque chose comme ça, donc bien avant l'époque où tu as commencé le parapente, et

dire : je vais juste l'essayer. Et est-ce que tu l'as déjà fait ?

[00:05:40] **Michael Maurer:** Je ne l'ai jamais fait. On a quelques produits qu'on stocke chez nous. Pas tous. Ce sont généralement, je ne peux pas le dire par cœur, ce sont plusieurs ailes intéressantes qui ont été significatives pour quelque chose.

[00:06:00] Et oui, en fait, ce serait une bonne idée de le faire. Ce serait déjà passionnant.

[00:06:06] **Lucian Haas:** Just feel the history of parapente for yourself. A week ago, I was at the airshow and someone had three, there was also an aile, I think one from 1992 and one from the late 80s or something. It was mostly just for maniement au sol. Just to try and see if you can pull it up or not. And one of them couldn't be pulled up at all. And then the question was, okay, is the line so twisted that it just gets stuck at three-quarters and you can't get it any higher? Or did people really just throw themselves down the steep slope so that it might eventually fly? I don't know. But it was interesting to just feel that out and also to see, hey, they had, well, there weren't any deux lignes at the voile, but at the bottom they also only had basically A- and B-harnesses, which they used to pull it up and steer.

[00:06:57] Qu'on voie, ah, à un moment donné, que ça tourne en rond.

[00:07:01] **Michael Maurer:** Oui, en fait, on est aussi revenus à ça avec les deux lignes modernes, avec plusieurs points d'attache et une deux lignes, exactement. Et oui, je pense, tu sais quoi, beaucoup de vieux pilotes me racontent, oui tu sais, en 1995, peu importe, on est partis de là jusqu'à là et ainsi de suite. Et je me dis souvent, si tu voulais voler à l'époque, il fallait vraiment le vouloir, vraiment le vouloir, et aujourd'hui c'est souvent, oui cool, voler, c'est de toute façon, je le ferai un jour. Et je crois que de revivre ça avec une vieille aile pourrait être passionnant et encore une fois changer et rafraîchir toute la conscience du vol, oui.

[00:07:49] Parce que ce qu'on peut faire aujourd'hui avec le matériel, c'est énorme. Ça a vraiment, vraiment évolué, oui.

[00:08:01] **Lucian Haas:** Au début, il y avait souvent ces hommes sauvages avec leurs machines sauvages, même si ce n'étaient pas des machines, ou les aile sauvages avec lesquelles ils se jetaient en bas. Est-ce que tu penses que si tu avais été né 20 ans plus jeune ou plus tôt, tu aurais aussi commencé à voler à cette époque, ou aurais-tu dit : non, en fait, sous cette forme, ce n'est pas pour moi parce que c'est tout simplement trop risqué, trop dangereux, ou quoi que ce soit ?

[00:08:26] **Michael Maurer:** Oui, je pense que oui. Enfin, peut-être pas. Je veux dire, ma propension au risque, ma volonté d'essayer des choses, c'est différent aujourd'hui, après 20 ans de pratique, par rapport à mes 16 ans quand j'ai commencé à voler. Et je pense que si j'avais eu 16 ans il y a 20 ans, j'aurais fait la même chose, je crois. Parce que fondamentalement, le vol reste le même. Rien ne change. Et on ne sait pas ce qui nous attend dans 20 ans. On pourrait dire : "Oui, j'attends encore 20 ans avant de voler, parce que ce sera plus sûr."

[00:09:15] Ce n'est pas...

[00:09:15] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu étais un casse-cou à 16 ans ?

[00:09:18] **Michael Maurer:** Non, pas un casse-cou. Non, je ne pense pas que ce soit un casse-cou. Mais en volant, je n'ai jamais eu l'impression de devoir prendre des risques. J'aimais simplement faire ça et j'étais aussi curieux d'apprendre des choses. Grâce à mon modèle, mon frère Chrigel, qui a beaucoup contribué à ma carrière de pilote, ce n'était pas de l'imprudence, mais simplement s'immerger, progresser et continuer à essayer. Est-ce que tu as appris de Chrigel, donc est-ce que c'est lui qui t'a appris à voler ?

[00:10:04] Oui, je pense qu'on peut dire ça. J'ai toujours dit qu'il était en fait mon manuel de vol. Quand j'avais des questions ou quoi que ce soit, il en savait beaucoup et on a beaucoup discuté de diverses choses, aussi sur l'Akrofliegen et tout ça. Souvent, la réponse était : je dois juste essayer. Je ne peux pas te le dire non plus, mais ça a aussi aidé le fait qu'on ne pouvait pas simplement tout regarder sur YouTube.

[00:10:42] De ce fait, je pense qu'il m'a appris énormément de choses et je ne serais pas ici si je n'avais pas eu un mentor comme lui.

[00:10:52] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'a encouragé à voler ou est-ce que tu l'as vu voler et tu t'es dit : « Ce que tu fais, je veux le faire aussi, mais comment je peux faire ? » Et ensuite, il t'a aidé à y arriver.

[00:11:03] **Michael Maurer:** Non, enfin, il me l'a permis, dirais-je, en m'emmenant d'une part faire du vol en tandem. J'ai beaucoup aimé ça et à un moment donné, à 15 ans, c'était le moment pour la formation et là, si, oui, les parents n'auraient pas forcément dit : oui, tu peux y aller, il s'en est occupé dans ce sens-là, et m'a aussi offert un soutien financier à l'époque.

[00:11:40] ce que je lui ai ensuite remboursé chaque mois pendant ma formation de dessinateur en bâtiment. Donc, oui, grâce à lui, j'ai pu

[00:11:50] **Lucian Haas:** voler. Il a payé ta formation et ton équipement et a dit : « OK, c'est pratiquement un crédit que tu as chez moi, et ensuite tu pourras le rembourser petit à petit ».

[00:11:58] **Michael Maurer:** rembourser. Oui, c'est exactement ça. Oui, grâce à lui, j'ai pu voler, mais il ne m'a pas dit : « Hé, viens, va voler, c'est cool, c'est super ». C'était, enfin, du moins c'est comme ça que je m'en souviens, mais oui, il m'a permis de voler, oui.

[00:12:18] **Lucian Haas:** D'après ce que j'ai pu observer dans beaucoup de familles, quand il y a plusieurs enfants, plusieurs frères et tout ça, c'est souvent le cas que le plus jeune soit plutôt le plus téméraire, mais il ne fait pas forcément la même chose que l'aîné. Il se cherche son propre chemin. Tu n'as jamais vécu ça ?

[00:12:38] **Michael Maurer:** Je pense que le pilotage, pour nous deux,

[00:12:43] Je veux dire que jusqu'à, disons, 22 ou 23 ans, il n'y avait rien d'autre que le vol pour moi. Je volais tous les jours quand je pouvais, et c'était pareil pour Chrigel. Beaucoup ont peut-être eu un problème quand l'un était meilleur que l'autre, que c'était un souci. Et pour moi, ça n'a jamais été un sujet qui aurait pu m'empêcher de voler ou de faire de la compétition et tout ça. Et je veux dire, la façon dont Chrigel gère tout ça et la façon dont je gère tout ça, c'est en fait complètement différent. De ce point de vue, nous ne sommes pas au même niveau ou sur le même chemin, et il y a de la place pour les deux.

[00:13:32] **Lucian Haas:** Tu viens de faire un super texte, là, il faut que tu m'expliques. C'est-à-dire, c'est quoi la différence entre un Chrigel Maurer et un Michael-Maurer-Fliegerisch ?

[00:13:42] Je pense que celui-ci...

[00:13:43] **Michael Maurer:** Chrigel, c'est l'athlète, le sportif, et moi je suis plutôt celui en arrière-plan, qui préfère travailler sur le développement que sur scène. Dans ce sens, ça m'est assez égal si on ne parle que de Chrigel et tout le reste. Et il a certainement atteint son niveau grâce à son ambition. Et je pense que chez moi, il manque, non, il ne manque pas, mais l'ambition est simplement moins élevée. Je n'aurais jamais fait de compétitions si je n'avais pas eu d'ambition. Mais quand je n'arrivais pas à atteindre l'objectif, par exemple, alors c'était déjà bien comme ça.

[00:14:29] C'est, je pense, la principale différence. C'est le côté Chrigel. Parce que Chrigel a aussi cette passion et cette ambition, et il tient toujours le rythme au plus haut niveau. Pour moi, c'est plutôt genre, oui, j'aime faire ça. C'est mon passe-temps, vraiment mon passe-temps. Et pour Chrigel, c'est le métier. Et je pense que ça se ressent globalement comme ça. Bien sûr, il prend aussi du plaisir à voler, comme moi. C'est clair. Mais... Oui, c'est difficile à dire comment c'est exactement, mais le

[00:15:07] **Lucian Haas:** Conseil. Un Michael Maurer avec plus d'ambition serait-il meilleur qu'un Chrigel Maurer sur le plan du pilotage ?

[00:15:15] **Michael Maurer:** Non, je ne pense pas. Je pense que ça ne changerait pas grand-chose. Je pense que l'ambition est plutôt... Bien sûr, on peut dire que la constance vient, je crois, d'une ambition plus élevée. L'ambition... ça sonne souvent un peu négatif, peut-être aussi. Mais c'est plutôt la motivation de toujours donner le meilleur de soi-même, c'est, je pense, comme on pourrait mieux le reformuler. Et si je l'avais aussi, je ne pense pas que je volerais mieux, ou en tout cas pas mieux que Chrigel, mais je fournirais simplement des résultats plus constants ou des...

[00:16:01] Quand je fais un vol long courrier, alors je ne... Je ne me pose pas forcément la question d'atterrir après 10 heures, mais plutôt après 11 heures et simplement aller un peu plus loin. Je pense que c'est bien ça.

[00:16:12] **Lucian Haas:** Quand vous volez ensemble, est-ce que vous êtes en totale harmonie ou y a-t-il des moments où vous vous rendez compte que... d'une certaine manière, on a parfois des idées un peu différentes et il faut d'abord s'accorder dessus. Ou est-ce que c'est vraiment une évidence ? On sait très bien que l'autre veut aussi aller de l'autre côté de la vallée, parce qu'on part du principe que... c'est exactement là qu'il faut monter, même si ce n'est pas forcément évident pour les autres tout de suite.

[00:16:38] **Michael Maurer:** Oui, bien sûr, on a une différence ou l'autre, mais je pense qu'au global, on est assez sur la même longueur d'onde et on vole de la même manière. De ce fait, on n'a pas besoin de beaucoup de mots. C'est toujours impressionnant pour moi, je dirais. Je suis moi-même extrêmement surpris chaque année de voir à quel point ça fonctionne bien en vol synchronisé avec Chrigel. Et oui, on vole beaucoup. Akro, solo et pour certaines shows, surtout lors du Ski-Weltcup à Adelboden, où nous avons pu faire un show Akro chaque année. De temps en temps, on a encore le temps de faire un ou deux vols à l'avance, des vols synchronisés, mais en fait, ce n'est pas nécessaire parce que chacun sait ce qu'il fait.

[00:17:30] On vole de manière tellement similaire qu'on peut en fait... sauter de l'hélicoptère et faire du vol synchro. Sans communication importante et tout ça. Donc ça marche aussi parce que notre niveau en Akrofliegen est le même, plus ou moins, et qu'il est élevé. Enfin, pas comme les gars font de l'Akrofliegen en ce moment, mais pour ce qu'on doit être capables de faire, nos manœuvres, on peut voler tellement bien qu'on a simplement le temps de chercher l'autre, de voir ce qu'il fait et de réagir à certaines choses imprévues.

[00:18:22] Ça fonctionne très bien, oui.

[00:18:25] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il existe quelque chose comme le gène "maçon-pilote", où vous seriez carrément prédisposés biologiquement dans votre façon de penser, au point de vous dire, d'une manière ou d'une autre, que ça se voit que je...

[00:18:37] **Michael Maurer:** Oui, le gène des pilotes, je me dis juste, oui, peut-être que c'est le gène des pilotes, parce qu'on est en train de voler là.

[00:18:45] Peut-être qu'on aurait fait des courses de ski de randonnée, alors ce serait peut-être le gène du ski de randonnée. Ça, je ne l'ai définitivement pas.

[00:18:58] Mais oui, dans ce sens, peut-être déjà un certain gène d'aviateur, parce que je pense que ce qu'il faut pour bien piloter ou atteindre un haut niveau, c'est certainement d'une part la volonté de beaucoup voler et de s'y consacrer, et pas juste voler de temps en temps parce qu'on fait aussi du vélo, de la course et d'autres trucs. Oui, et je pense que c'est, comme on l'a dit tout à l'heure pour Toni, que c'est quelque chose qui est en lui, que... qu'il a cette passion. Et c'est ce qui nous définit dans ce sport

[00:19:44] sur un

[00:19:44] **Lucian Haas:** apporte un certain niveau. Maintenant, dans la scène du parapente, du moins dans la perception du public, tu es en fait toujours le frère ou le petit frère de Chrigel. Donc, très souvent, on mentionne ou on pense à ça systématiquement, et c'est presque comme un tampon que tu as sur toi. Est-ce que ça te dérange ou est-ce que ça t'honore ?

[00:20:06] **Michael Maurer:** Oui, c'est marrant. J'ai une petite anecdote à ce sujet, ça me fait tellement rire. Et je la raconte tout le temps. J'étais à Adelboden pour faire de l'Akrofliegen, j'ai atterri près du téléphérique et j'étais en train de ranger mon matériel. Là, trois personnes, trois pilotes, sont arrivés en courant. Et j'ai entendu au loin : « Ah, regarde, regarde, c'est Chrigel. » Et en s'approchant de trois ou quatre pas, ils disent à leur collègue : « Ah, c'est juste son frère. »

[00:20:39] Et je trouve ça tellement drôle. On me confond souvent avec Chrigel parce qu'on est soi-disant pareils physiquement. Pas quand on est ensemble, parce que je suis en fait le petit frère. Chrigel est d'une manière ou d'une autre dix centimètres plus grand ou plus. Donc ça se confirme que je suis le petit frère. Pour moi, ce n'est pas un

problème, ça colle bien.

[00:21:06] **Lucian Haas:** Tu as parlé d'ambition tout à l'heure. Je trouve ça très intéressant. Chrigel, que tu décris comme ambitieux, ou plutôt comme quelqu'un qui veut toujours gagner et tout ça, le fait effectivement très souvent. Et au moins en Hike and Fly, il est le dominateur de la Red Bull X-Alps jusqu'à la dernière. Mais il se reprendra peut-être la suivante, parce qu'il se dira : « non, je ne vais pas laisser passer ça ». Et à part ça, il gagne toujours. Tu es aussi relativement performant sportivement. Mais quand on regarde tes succès sportifs de plus près, on voit très souvent que tu domines plutôt les deuxième places. Exactement. Et tu as déjà été, tu as déjà été deuxième en Roldanillo lors de la superfinale du PWC. Tu as déjà été vice-champion du monde et tu as mené jusqu'à la dernière manche, je crois.

[00:21:53] et puis lors de la dernière manche, tu n'as pas perdu, mais tu as quand même glissé au point qu'Honoré Amare a fini par gagner. Et si je me souviens bien, à la Eiger Tour, donc dans les compétitions de Hike and Fly, tu y participes aussi toujours, mais je crois que tu es arrivé deuxième quatre fois d'affilée ou quelque chose comme ça. Est-ce que c'est une malédiction ou est-ce que c'est juste dans ton système ? J'ai souvent

[00:22:18] **Michael Maurer:** tu as mauvaise conscience envers les autres qui essaient désespérément de mieux voler, et je me dis souvent : « Merde, je suis toujours dans le peloton de tête. » Je suis peut-être un peu trop peu ambitieux ou structuré pour vraiment arriver tout devant. C'est là que je vois la différence avec la règle, parce que pour moi, ce n'est pas si important. Être éternellement deuxième, c'est en fait super pour moi. Je suis super content de mes résultats à chaque fois. Bien sûr, de temps en temps, on se dit : « J'aurais peut-être dû investir un peu plus ici et là, ou faire mieux », et ainsi de suite.

[00:23:02] Mais dans l'ensemble, je pense avoir progressé assez loin avec mon "investissement" en toutes lettres. Et je crois que ce qui est important pour moi, c'est que j'éprouve de la joie à voler et dans tout ce que je fais. Et si ça suffit pour obtenir une deuxième, une troisième ou une quatrième place — enfin, plus la quatrième, mais pour la deuxième ou la troisième, c'est super. Et oui, j'ai aussi déjà gagné des événements, des compétitions. Et c'est évidemment cool. Tu es

[00:23:41] **Lucian Haas:** deux fois champion suisse. Il faut aussi le dire ici. Et je crois que tu as aussi été deux fois champion suisse d'Akro, au moins en synchro. Exactement. Je crois que tu as aussi été champion suisse d'Akro une fois. Oui, exactement. Ou peut-être deux fois.

[00:23:53] **Michael Maurer:** C'est déjà assez longtemps.

[00:23:56] C'était en 2012, je crois. Mais oui, ce n'est pas comme si je n'avais jamais été un "immédiatiste". Et ce n'est pas non plus comme si j'étais, disons, toujours devant quand les meilleurs pilotes n'étaient pas là. Mais je pense qu'il est extrêmement important pour moi de prendre du plaisir dans ce que je fais. Et oui, je suis plutôt le genre de pilote qui ne réfléchit peut-être pas jusqu'au bout. Et si ça marche, dans le sens où j'essaie juste de le faire, si ça ne marche pas, peu importe. Et alors je finis peut-être deuxième, troisième ou quoi que ce soit. Plus loin derrière. Mais si tu veux gagner, surtout en, c'était déjà en 2013, 2014 au PWC ou aux championnats du monde, si tu voulais gagner, alors il fallait en fait savoir contrôler.

[00:24:54] Et nous, les Suisses, on n'est pas vraiment connus pour le contrôle, pour suivre les autres jusqu'à la fin. Et puis, parfois, les nerfs lâchent déjà avant la ligne d'arrivée. Et tu as juste envie de foncer et de tirer. Je pense que mes compétitions, enfin ma génération, c'était souvent tout ou rien.

[00:25:21] Just collect leading points or just fly your own lines. And that rarely comes with an event win.

[00:25:34] **Lucian Haas:** C'est plutôt un peu ludique. Une approche ludique. Moins le stratège, et plus celui qui dit : je vais juste essayer.

[00:25:42] **Michael Maurer:** Pas si rigide. Oui, exactement.

[00:25:46] C'est d'autant plus beau quand ça se dégage. Quand tu as pris un risque et que ça a marché. Mais bon, le groupe est toujours plus rapide. Et si tu voles seul de nos jours, tu n'as plus aucune chance.

[00:26:03] **Lucian Haas:** Il y a eu une scène lors de l'Eiger Tour. Je ne sais plus quelle année c'était. Ça devait être il y a deux ans, je crois, ou quelque chose comme ça. Tu étais aussi devant à ce moment-là. Chrigel aussi. Et puis, il y a eu une

scène sur un col. Il y avait du brouillard et tout ça. Et Chrigel, alors qu'il était encore dans une sorte de trou de brouillard où il avait un peu de visibilité, il a quand même repris la route. Toi, tu n'as pas reparti là. Et au fond, ça t'a peut-être même coûté la victoire au final. Tu t'en souviens ?

[00:26:34] **Michael Maurer:** Oui, je crois qu'il y avait plusieurs zones de brouillard. Dans des poches de brouillard.

[00:26:42] Vous

[00:26:43] **Lucian Haas:** ça vole toujours dans le brouillard pendant ces compétitions I Can Fly. Non, dans les trous. Oui, d'accord, dans les trous de brouillard. Vous, les Suisses, vous vous y connaissez en trous dans le fromage et aussi en trous dans le brouillard, et vous savez comment vous en sortir.

[00:26:58] **Michael Maurer:** Oui, non, je pense que tu fais référence à la situation au Sussenpass, où il a pu passer au-dessus du col et où j'ai dû remonter au col parce que j'étais descendu un peu plus bas avant à cause de la météo. Et puis, sur le col lui-même, j'avais aussi du brouillard et j'ai dû attendre un peu. Ah, là

[00:27:20] **Lucian Haas:** tu ne pouvais pas passer au-dessus. Exactement. Ah, alors je l'avais un peu mal en tête, mais c'était quand même un truc où tu as plutôt, tu es descendu plus bas pour dire, OK, je veux prendre moins de risques. Oui. Et Chrigel avec son ambition dit : j'attends en haut ? Dans ce cas, c'était

[00:27:39] **Michael Maurer:** pas forcément le risque, plutôt la situation météo, plus le fait que pour moi personnellement, c'était trop raide pour décoller là-bas. Mais je me suis déjà demandé de décoller là-bas. Ce n'était pas forcément, c'était plutôt prendre un risque plus élevé.

[00:27:59] **Lucian Haas:** C'est. Tu es, je vais changer un peu de sujet, tu es aujourd'hui père de trois enfants. Est-ce que le fait de devenir père a changé ta façon d'aborder le pilotage ?

[00:28:14] **Michael Maurer:** Oui, on me pose souvent la question. Je réponds toujours que ce n'a jamais été un changement conscient dans ma façon d'agir ou de penser l'aviation. C'est juste que, même avant, je voulais déjà être de retour à la maison pour dîner le soir.

[00:28:34] Et de ce fait, je pense que je n'ai jamais rien changé consciemment. Mais dans un coin de ma tête, dans l'inconscient, quelque chose a peut-être déjà bougé. Je ne peux pas dire précisément, mais c'est aussi quand on vieillit que quelque chose change. Oui, au bout du compte, je pense qu'il y a plus de choses qui ont changé parce que j'ai vieilli que parce que je suis devenu père.

[00:29:02] **Lucian Haas:** Comment le fait de vieillir change-t-il l'aviation ? Ou l'approche de l'aviation ?

[00:29:08] **Michael Maurer:** Oui, on a plus d'expérience, on a beaucoup vu. Et pour moi personnellement, c'est plutôt que je me dis : « Hé, je n'en ai plus besoin ». Même si je pourrais le faire, même si je l'aurais fait avant. Dans le sens où, oui, je l'ai fait avant, mais je n'ai plus besoin de l'avoir ou de le faire maintenant. Et...

[00:29:36] Et j'admire beaucoup de jeunes pilotes, ou même des plus âgés, qui font encore des trucs cools. Je veux dire, pas forcément des trucs risqués, mais juste une spirale de pente quelque part quand il y a de l'activité thermique et pas juste deux mètres de neige, et tout ça. Et là je me dis : « Ouais, je l'ai déjà faite. Et en fait, j'aimerais bien la refaire. » Mais bon, laisse tomber. C'est peut-être un exemple bête, mais il y a des situations où je me dis simplement : « Là, je laisse tomber, parce que je n'ai peut-être plus autant d'entraînement que ça. »

[00:30:17] ou je sais que je peux le faire techniquement, mais que mon ressenti ne confirme pas que je suis capable de le faire. Peut-être aussi un peu plus quand ça devient sérieux quelque part, que ce soit dans un coin venteux ou sur une paroi escarpée. Ça n'a jamais vraiment été un problème pour moi, mais je ne suis et n'ai jamais été super à l'aise en montagne pour l'escalade. Ce n'est pas mon sport. Pas à cause du vertige d'altitude, mais plutôt à cause de la peur de tomber, dirais-je. Et beaucoup de gens disent toujours : « Bah, s'il y a des turbulences, pour toi ça ne pose aucun problème, tu peux gérer et tout ça. » Mais je me sens quand même mal à l'aise.

[00:31:05] Il y a beaucoup de situations où je me dis : OK, viens, je vais atterrir maintenant. C'est trop bête de se laisser secouer, parce que de toute façon, je n'aime pas ça, peu importe la raison.

[00:31:17] **Lucian Haas:** Ça m'étonne un peu parce que, je veux dire, depuis 2013, tu travailles chez ADVANCE comme pilote test officiel. Et l'idée qu'on se fait d'un pilote test, c'est toujours quelqu'un qui fait tester les ailes assez violemment et qui, en fait, se fait constamment secouer. Et qui subit probablement beaucoup de fermetures, qu'il, ou qu'on dirait aussi, il devrait être tellement entraîné au vol en fermeture que ça lui est relativement égal ce qu'il vit encore en pleine nature. Et que tu dis maintenant : non, j'ai peur de ça. Comment peux-tu travailler comme pilote test ? Ou est-ce que dans le cadre du test, tu dois surmonter ta peur à chaque fois avant chaque fermeture ?

[00:31:59] **Michael Maurer:** Oui, c'est bien ça. Je suis aussi un être humain. J'ai aussi peur. Et c'est déjà... Avant, c'était beaucoup moins un problème. Il y avait déjà des ailes difficiles que je n'aimais pas. Où je me disais : « Hé, après deux fermetures, oui, maintenant je dois vraiment encore faire fermer l'aile pour être tout à fait sûr qu'elle n'est vraiment pas bonne. » Et bien sûr, on change ensuite certaines choses. On recommence à faire fermer l'aile. Et c'est un processus différent pour tester, je dirais, parce que je n'ai jamais été le pilote qui part en plein vol, à fond, et qui tire sur les suspentes A comme s'il n'y avait pas de lendemain.

[00:32:48] J'ai toujours, généralement sur trois ou quatre vols, approché la limite petit à petit. Bien sûr, avant, ça allait plus vite et aujourd'hui, ça prend plus de temps. Mais c'est aussi la raison pour laquelle je ne teste plus autant qu'avant. Et comme tu l'as déjà dit, je passe progressivement du développement de courte portée au bureau. Et oui, la peur, ce n'était jamais de la peur. Parce que je pense que c'est très important : si tu as peur, c'est que quelque chose ne va vraiment plus du tout. Mais tu devrais toujours avoir du respect. Et ce respect, il était souvent déjà très grand.

[00:33:36] Et c'est pour ça qu'il fallait parfois dire : « Bon, maintenant on se concentre, on regarde, on fait d'abord une manœuvre simple et ensuite on passe à la plus difficile. » Et je pense qu'il y a beaucoup de pilotes qui ne connaissent pas cette peur, ce respect que j'ai. Et j'ai toujours eu l'impression de ne pas être le meilleur, le meilleur test pilote, à cause de ça. Mais ma compétence principale en ce sens, et mon savoir principal aussi, n'a jamais été le pilotage de manœuvres, mais plutôt le réglage de l'aile pour le comportement, la performance et tout ça.

[00:34:24] Et je pense que nous nous complétons très bien chez ADVAS. Il y a des pilotes qui aiment et font bien les manœuvres. Moi, je ne les aime pas tant que ça et je dois parfois me forcer. Mais comment

[00:34:40] **Lucian Haas:** dans n'importe quel job. Mais il y a aussi vraiment une sorte de répartition des tâches, où tu te dis : d'accord, il y a les pilotes d'essai courageux, ou peut-être ce sont les jeunes pilotes d'essai qui n'ont pas encore vu grand-chose ou autre chose. Ils disent : on les envoie, ils peuvent faire les fermetures extrêmes. Et tu as toi-même dit, ou du moins ça semblait être le cas à l'instant, que tu étais plus rapide, plus vite, à faire de grosses fermetures avant ? Genre, aujourd'hui, il te faut plus de temps pour te préparer ou plus de vols pour dire que tu y arrives. C'est au moins ce que j'ai compris.

[00:35:11] **Michael Maurer:** Oui, exactement. Non, avant, je suis maintenant presque deux ans de plus au bureau ou souvent de plus en plus au bureau. En fait, ce n'était jamais le cas, ou du moins je ne le voulais pas. Je ne voulais pas que quelqu'un d'autre fasse les manœuvres difficiles pendant que je faisais le "beau boulot". Parce que pour chaque tâche, il y a des aspects agréables et désagréables, ou des côtés positifs et négatifs. Et pour moi, le vol de manœuvre dépendait de l'aile. Ce n'était d'ailleurs pas grave pour toutes les ailes, il faut le dire. Ce n'était pas la règle. Mais il y a toujours ces jours où c'est vraiment du travail et non plus le hobby devenu métier.

[00:35:59] Et les gens ne le voient souvent pas. Ou quand il pleut ou qu'il y a du vent, ils sont aussi dehors et les gens ne voient pas ça. C'est similaire. Oui, on ne devrait pas avoir à le faire non plus si on pouvait choisir. Et c'est pour ça que, oui, le vol de manœuvre n'a jamais été partagé ou je ne l'ai pas consciemment délégué aux autres. Mais souvent, quand il s'agissait vraiment d'aile difficiles, j'étais très reconnaissant, surtout envers Idris, qui travaille déjà avec nous depuis quelques années, de faire certaines choses avec lui ces derniers temps. Et c'était parce que je sais que d'autres pilotes d'essai ont parfois du mal à piloter les fermetures avec des ailes difficiles.

[00:36:54] Et ils ont aussi ce respect. Et on ne parle juste pas forcément du fait qu'on a peut-être parfois peur. Je pense que c'est un peu un truc d'hommes ou, enfin, je sais aussi que Regel a parfois un mauvais pressentiment. C'est donc, je pense, tout à fait normal en vol.

[00:37:20] **Lucian Haas:** Comment ça se passe au niveau de l'évolution que tu as suivie en tant que pilote d'essai, même si tu es maintenant plus dans le développement de sellette, mais que tu en as suivi l'évolution au fil des années ? Je vois que les ailes sont devenues plus faciles à piloter sur beaucoup de profils. Elles pitchent moins et ont une certaine part de réflexe dedans ou quelque chose comme ça, ce qui fait qu'elles peuvent peut-être aussi klapper un peu plus tard à cause de ça ou je ne sais quoi. Est-ce que tu remarques aussi en tant que pilote d'essai que les klapperei sont devenues plus difficiles avec le temps ? Simplement au niveau des profils, qu'il est beaucoup plus difficile de faire des klapper propres ou, si on les fait correctement, ça te balance direct la boîte. Donc aussi avec la tendance actuelle vers les deux lignes ou quelque chose comme ça.

[00:38:06] Alors, est-ce que le travail d'un pilote test est devenu plus difficile avec les années par rapport à avant ?

[00:38:14] **Michael Maurer:** Non, je ne pense pas qu'il soit devenu plus difficile, plutôt plus facile, parce que les ailes sont devenues plus agréables pour les manœuvres de certification. Surtout celles de classe Low-B ou quelque chose comme ça, beaucoup de choses sont devenues plus simples. Même les ailes High-C, comme tu l'as dit, avec une certaine part de réflexe, ça ne doit pas forcément être atteint avec une part de réflexe, mais on aime bien le décrire comme ça,

[00:38:48] les ailes sont devenues plus dociles. Même si on doit dire que les ailes sont souvent aussi développées pour être bonnes pour les manœuvres de certification. Et puis il y a des produits qui, dans la réalité, réagissent peut-être un peu plus sportivement ou différemment que ce que nous voyons ou percevons lors des tests.

[00:39:18] **Lucian Haas:** En tant que pilote d'essai, tu dois probablement le remarquer quand tu connais très bien une aile. Tu dois sûrement déjà le voir pendant les tests, genre, d'accord, il y a les fermetures de test, ce modèle est super, mais entre deux, je vois aussi, hé, il a ses petits défauts. Et si je passe juste un peu au-dessus du champ d'essai ou s'il bascule un peu plus raide ou quelque chose comme ça, alors c'est déjà violent. Est-ce qu'il y a des cas où, en tant que pilote d'essai, vous pouvez encore dire, hé, on ne devrait pas sortir une aile comme celle-là ?

[00:39:48] **Michael Maurer:** Oui, définitivement. En fait, c'est devenu, disons, notre partie la plus importante maintenant, parce que les ailes, les prototypes, ils arrivent souvent tellement bien réglés ou, oui, ils sont déjà à un haut niveau quand ils sortent de la production, qu'on n'a pas forcément besoin de regarder d'abord si l'aile vole du tout ou si elle a besoin de plus de suspentes et tout ça. Et on sait en fait assez bien à quoi s'attendre dans un vol normal, disons. Et notre tâche consiste alors généralement à chercher, disons, à trouver précisément ces faiblesses qui sont de plus en plus cachées.

[00:40:43] Et c'est certainement presque, oui, aujourd'hui presque plus important que la certification elle-même. Bien sûr, la certification, si l'aile ne peut pas être certifiée, elle ne peut pas être vendue. Et si elle a une mauvaise certification, personne ne l'achète. Mais ce que nous voyons globalement, c'est que les ailes de nos jours ne tombent presque plus jamais en panne. Et c'est aussi beaucoup plus difficile pour nous, les pilotes de test, parce qu'on peut voler avec une aile pendant des jours sans rien avoir. Et puis il y a peut-être, on dit, d'accord, maintenant on a volé avec l'aile pendant dix jours, différents pilotes, différents poids, différents réglages.

[00:41:30] Ça allait toujours bien. Et puis, le onzième jour, ça ne va plus. Parce que tu te retrouves dans une situation, une situation spécifique,

[00:41:42] situation de vent, quoi que ce soit que tu aies eu, et l'aile réagit soudainement différemment. Et là, on se dit, il faut qu'on regarde à nouveau, et puis c'est encore bon pendant dix jours. Mais tu peux alors dire, d'accord, c'était une exception. Si ça arrive après deux jours ou après deux heures, et puis encore après deux heures, alors tu sais, d'accord, l'aile est juste comme ça. Ça rend le travail de test pilote plus difficile en ce sens. Et c'est aussi difficile de juger si l'aile s'est juste repliée parce que les conditions étaient telles, ou si l'aile s'est repliée parce que l'aile a réagi comme ça.

[00:42:31] Est-ce reproductible ? Est-ce unique ? Et c'est là que réside la difficulté aujourd'hui. Avec ces ailes de plus en plus stables, on ne peut pas voler à fond jusqu'à ce que ça marche. On faisait souvent ça avant, tu traversais les turbulences sans aucune action jusqu'à ce que l'aile se replie. Mais aujourd'hui, ça fait peur avant même d'avoir une fermeture.

[00:43:04] C'est là toute la différence.

[00:43:06] **Lucian Haas:** Pourquoi est-ce que ça fait peur aujourd'hui, alors que ça ne te faisait pas peur avant ? Je pense que...

[00:43:12] **Michael Maurer:** Finalement, ça me concerne parce qu'avant, je savais que si ça devenait turbulent, s'il y avait une thermique plus forte et que tu fonçais à fond à travers cette thermique, alors je savais que l'aile finirait par se replier à un moment donné.

[00:43:29] L'aile était assez vite à la limite. Et là, tu remarques qu'elle travaille, qu'elle se replie. Et aujourd'hui, avec les ailes plus stables, tu peux voler beaucoup plus longtemps à travers la thermique forte et tu as peut-être beaucoup d'énergie, ça tire, ça accumule de l'énergie, ça impressionne et l'aile est super stable. Alors tu te dis, là, il va falloir que quelque chose arrive, là ça va secouer tout de suite et il ne se passe rien. Et là tu te dis, maintenant l'aile a tellement d'énergie, je vais sortir de l'accélérateur, parce que c'est juste, si elle se replie ou si ça devait mal tourner, la situation est déjà presque un peu trop, trop extrême.

[00:44:21] Et c'est aussi là le point où on se dit : oui, bien sûr, les bons pilotes, ils vont foncer à fond dans la thermique, mais ils en sont capables, alors que les moins bons pilotes, ils vont avoir ce respect, ils vont lâcher les gaz et tout va bien, et l'aile s'en fiche, elle ne se replie jamais.

[00:44:48] Souvent, ce n'est plus forcément le problème des claquages en vol accéléré, mais plutôt en vol thermique, où c'est, oui, comme pour nous dans le sens large, inhabituel et nous devons peut-être nous réorienter un peu sur certains points, ajouter d'autres points à la liste que nous devons cocher, que nous n'avions pas vraiment jusqu'à présent...

[00:45:23] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est difficile là-dedans ? Enfin, est-ce que tu as plus souvent des fermetures en thermique ? Là où tu dis qu'avant, la fermeture en vol accéléré était le facteur déterminant et qu'aujourd'hui, je m'en prends aussi à des fermetures ou j'en ai faites avant, mais sans forcément y prêter attention, mais maintenant vous les avez en thermique et là, les ailes réagissent plus violemment parce qu'elles étaient si stables avant et qu'elles se replient peut-être avec la même intensité ou quel est le problème ? Oui,

[00:45:49] **Michael Maurer:** Le point, c'est que quand tu voles en thermique, bien sûr, si c'est turbulent et tout le reste, tu t'attends à ce que ça puisse peut-être fermer, mais ce sont souvent les fermetures inattendues dans des situations où ce n'est pas si évident qu'une aile puisse fermer. Et avant, c'était simplement que quand tu volais en vitesse, tu étais proche de la limite de l'aile et tu avais de temps en temps une fermeture, et maintenant tu en as beaucoup moins, presque l'inverse : quand tu voles en accélération, tu as une aile plus stable comme en Trim Speed, parce qu'avec le moment de redressement, elle devient super stable, et là, c'est difficile d'anticiper les situations inattendues lors des tests. Et oui, les fermetures, quand ça arrive, sont peut-être plus étendues qu'avant, c'est aussi le cas.

[00:46:47] Celui-ci

[00:46:48] **Lucian Haas:** La tendance vers des ailes, entre guillemets, plus résistantes aux fermetures, donc avec les profils résistants aux fermetures, avec ce certain moment de redressement qui fait qu'elles se redressent toujours bien, est-ce que tu dirais que c'est quand même un vrai point positif ou est-ce que c'est en fait un jeu à somme nulle ? Parce que l'aile se ferme peut-être moins souvent et on vole peut-être moins souvent en accélération, mais dans d'autres situations parfois, quand on ne s'y attend pas, c'est quand même aussi très exigeant pour le pilote.

[00:47:20] **Michael Maurer:** Oui, je pense que tu dois te demander comment devenir un bon Akropilote : tu fais des choses, tu t'entraînes, tu as peut-être une mauvaise expérience, tu en tires des leçons, et dans l'ensemble, quand tu voles, c'est comme ça : tu apprends quelque chose quand tu vis une situation. Tu apprends à voler en thermique en volant en thermique, tu apprends à décoller en décollant, et pour les fermetures, tu apprends à gérer une fermeture en ayant des fermetures. Et si tu n'as plus de fermetures, tu n'apprends pas non plus à les gérer. Bien sûr, on va en cours SIV, mais là je vois le problème : les ailes, dans les cours SIV, une fermeture ne tombe pas souvent de la même manière qu'elle le fait en réalité.

[00:48:28] Globalement, le mieux à faire est en fait de ne pas forcément essayer de maîtriser ou de contrôler les fermetures, mais plutôt de savoir quoi faire quand on en a une. Dans un cours SIV, tu fais des Frille, des Stoll, des Spirale et tout ça, c'est tout, ce n'est pas de la prévention, mais, comment dire, c'est simplement ce dont tu as besoin

quand tu te retrouves dans une situation inconfortable. Avant, ou pour moi, c'était toujours : je veux avoir mon aile sous contrôle quand elle se ferme, et on apprend aussi à bien connaître une aile quand on sait, d'accord, maintenant elle se ferme, la situation est telle et telle, la sensation est telle et telle, et l'aile se ferme alors de l'extérieur, du milieu, sur une grande surface, petite,

[00:49:30] dynamique, moins dynamique, et je pense qu'au final, c'est une exigence que j'ai envers moi-même, peut-être en tant que pilote de compétition, en tant que pilote expérimenté, mais dans l'ensemble, je pense que les ailes de plus en plus stables sont meilleures pour les pilotes, même s'il y a parfois une fermeture qui n'est pas forcément attendue et qui est plus forte que prévu, je pense que c'est quand même mieux si l'aile se ferme plus tard.

[00:50:05] **Lucian Haas:** Alors, le problème c'est peut-être que, parce qu'ils ont des ailes si stables, les gens osent encore voler dans de l'air plus turbulent et que, finalement, l'écart se creuse : on se dit que ce que vous gagnez, c'est d'avoir des fermetures plus rares, et que la rare qui réapparaît peut encore être gérée, mais si vous vous aventurez dans de l'air plus turbulent, vous aurez peut-être plus souvent ces fermetures rares qui peuvent alors être plus violentes et même conduire à une chute.

[00:50:33] **Michael Maurer:** Oui exactement, c'est sûr que si tu te sens super bien sous une aile, alors tu en fais plus, ou plutôt, tu pousses plus les limites, je pense. Je pense que pour certaines personnes, qui finissent par se sentir immortelles, c'est un problème. Mais ça existait déjà avant aussi. Mais je pense qu'il faut apprendre que c'est quand même un parapente, qu'il peut quand même klapper et voler avec cette idée, et pas juste se dire : je n'ai jamais eu de klapper, je me sens super bien, il ne clappera jamais parce qu'il est si stable. C'est généralement, je pense, une mauvaise façon de penser dans le sport du parapente, parce tant qu'on travaille avec du tissu et des suspentes, on aura aussi des klappers.

[00:51:26] C'est tout simplement comme ça. Même les ailes les plus stables finiront par claquer à un moment donné. On le voit d'ailleurs avec les Parakites, qui claquent aussi de temps en temps alors qu'elles sont pourtant super, super stables. C'est en fait comme ça que...

[00:51:40] **Lucian Haas:** Cas extrême. Avec les parakites, il y a aussi le problème qu'ils volent si souvent près du sol que si jamais une fermeture te fait partir la voile, tu n'as plus d'air sous le derrière pour amortir tout ça ou pour que l'aile ait encore la chance de se déployer, et ça arrive très vite.

[00:52:00] **Michael Maurer:** Oui, exactement, c'est dans une zone dangereuse, disons.

[00:52:06] **Lucian Haas:** Eh bien, tu as dit tout à l'heure qu'en tant que pilote d'essai, tu n'es pas vraiment un fan de fermeture, mais plutôt quelqu'un qui aime travailler avec de la finesse, pour ainsi dire, celui qui fait les réglages d'aile.

[00:52:18] Qu'est-ce qui fait partie de ça ? Et est-ce qu'il y a des ailes où on peut vraiment dire que c'est une réglage ou un réglage de frein, une manipulation typique de Michael Maurer qu'une aile possède ?

[00:52:34] **Michael Maurer:** Oui, fondamentalement, le réglage du frein est déjà un point important, ce que j'ai aussi beaucoup fait et avec plaisir. Finalement, je pense qu'avec les profils plus stables, les ailes plus stables, on a de moins en moins de possibilités pour vraiment faire beaucoup de différence avec l'angle d'incidence ou les réglages de suspentes. Tu peux faire beaucoup sur la performance et peut-être aussi sur la vitesse et le handling, mais tu ne peux pas rendre une mauvaise aile bonne et tu ne peux pas rendre une bonne aile parfaite. Comme la différence, avant, il y avait beaucoup plus souvent la situation où l'aile n'était pas certifiable, on changeait quelque chose, et là, elle devenait certifiable.

[00:53:26] Tu as beaucoup moins ça aujourd'hui. Ce que tu as toujours, par contre, c'est toute cette histoire de lignes de freins, pour laquelle on cherche simplement différents réglages : un réglage classique, c'est tout simplement lever la ligne extérieure, lever la ligne intérieure, pour que le milieu de la moitié, grosso modo,

[00:53:51] ...freiné au maximum, pour que l'aile tourne à plat et soit bien orientée. Ce sont des choses que nous continuons à faire, mais je ne pourrais pas dire que ça donne un réglage ou un caractère "Michael Maurer" en soi ; j'ai plutôt l'impression que ça vient de la combinaison du designer et de l'équipe de test. Le designer a son caractère, le pilote de test aussi, et il y a ce moment où le pilote de test dit : "Ouais, c'est un peu trop dur, c'est un peu trop... là, il faudrait plus de précision directe", et alors le concepteur dit : "Ok, alors je fais ceci et cela".

[00:54:44] L'autre pilote d'essai dit peut-être que ça devrait être plutôt, je préfère quand c'est un peu plus souple et plus long, pour que ce soit plus agréable, et ainsi de suite. Il arrive qu'on dise, pour nous, c'est important que l'aile tourne relativement haut, et c'est peut-être la plus grande différence par rapport aux autres marques chez Advans, je dirais.

[00:55:11] **Lucian Haas:** Tourner en haut signifie que tu n'as pas besoin de mettre beaucoup de frein pour qu'il commence déjà à tourner.

[00:55:17] **Michael Maurer:** Oui exactement, ce serait notre objectif, disons, et il ne devrait certainement pas être trop dur là-bas non plus. En fait, le pilotage parfait, je dirais, ce serait s'il réagit bien sur un court trajet avec une pression de commande douce, puis qu'il tourne vite et qu'en descendant, il devienne nettement plus dur. Mais souvent, tout cela n'est que des souhaits et au final, il faut simplement chercher le meilleur compromis, faire avec les conditions que l'on a. C'est peut-être aussi une idée reçue de beaucoup de pilotes, de penser que lors du développement des parapentes, on peut dire : d'accord, maintenant on ajoute encore plus de puissance, en échange on retire un peu de pilotage, et maintenant on ajoute encore un peu plus de vitesse.

[00:56:10] Alors, on n'est pas aussi libres que ça dans nos souhaits.

[00:56:15] Mais on peut quand même perfectionner une bonne aile avec un peaufinage.

[00:56:23] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est déjà arrivé, ou est-ce que ça s'est déjà produit, que vous receviez un prototype avec une certaine conception qui n'est peut-être pas mauvaise au niveau des fermetures ou quelque chose comme ça, mais où vous vous dites : il est correct, mais quand vous allez voir le concepteur, vous lui dites : « Hé, avec ce concept d'aile, je n'y arrive pas du tout. Il est peut-être un peu trop plat en haut avec seulement les oreilles repliées, et la maniabilité qui en résulte ne me plaît pas. Il dérive trop dans les virages ou quelque chose comme ça. » Donc, est-ce que vous avez de vraies discussions au sein de l'équipe de conception concernant le concept de base d'une telle aile ? Ou est-ce que c'est vraiment du genre : le concepteur impose le concept de base et vous, en tant que pilotes d'essai, ne faites que le peaufinage ?

[00:57:07] **Michael Maurer:** Oui, ça arrive aussi qu'on dise : « Hé, l'aile est en fait bonne, mais on ne peut pas la sortir comme ça. » Ça arrive carrément. Et peut-être même de plus en plus souvent qu'avant, parce que les prototypes sont déjà très bons quand ils sortent de l'usine. Alors il y a des moments où on se dit que l'aile serait bonne, mais qu'il manque encore quelque chose. Et on fait alors plus de vols avec. Donc, en principe, on fait toujours ça : si un prototype a un bon potentiel, on le fait voler beaucoup et on essaie différentes configurations.

[00:57:52] et on découvre ainsi beaucoup de choses. Et souvent, c'est le cas quand on regarde de plus près et qu'on se dit : d'accord, non, ici il y a encore quelque chose, là il y a encore quelque chose, là aussi, on ne va pas là, on continue. Et quand il ne s'agit plus que, disons, de préférences de ma part, alors en règle générale, au sein de l'équipe, on se dit : oui, non, en fait c'est bien. Et si quelqu'un est contre, entre guillemets, alors on met l'aile sur le marché telle qu'elle est, parce que sur le marché, on a exactement la même situation, aussi pour 100 personnes. Oui, l'un aime ça, l'autre non. Et c'est en fait aussi ça qui est intéressant quand il y a différents produits sur le marché.

[00:58:39] **Lucian Haas:** Combien de pilotes testeurs et de concepteurs, enfin, si tu prends ça comme une équipe, quelle est la taille d'une équipe chez Advance ? Combien de personnes sont impliquées dans tout ça et combien doivent se coordonner entre elles ? Oui, si on prend l'ensemble...

[00:58:53] **Michael Maurer:** Si on compte l'équipe de développement, on est entre huit et dix personnes dans le développement de parapente, mais il ne faut pas voir ça comme ça, ce n'est pas que ça. L'un fait aussi ceci et cela en plus, et l'autre est responsable de ce domaine. Les pilotes testeurs testent aussi les sellettes et, oui, en fait nous sommes une grande équipe, mais nous l'avons un peu répartie ici et là.

[00:59:32] **Lucian Haas:** Ça veut dire que pour chaque aile, au bout du compte, c'est une équipe de cinq personnes qui travaillent sur une aile, ou comment est-ce qu'on peut se le représenter ? Grosso modo

[00:59:41] **Michael Maurer:** un concepteur et trois pilotes d'essai au total. Pour le pilote d'essai principal, il y en a finalement deux qui gèrent vraiment le projet, et les deux ou trois autres pilotes d'essai font aussi voler les produits, mais ils sont peut-être moins impliqués dans les détails.

[01:00:01] **Lucian Haas:** Maintenant, tu travailles aussi sur le développement du sellette. Qu'est-ce qui est attirant pour toi là-dedans ?

[01:00:11] **Michael Maurer:** Oui, je trouve qu'un sellette,

[01:00:16] tu passes énormément de temps à voler en sellette,

[01:00:20] par nécessité, et un sellette repose aussi beaucoup sur la perception des conditions de l'aile et tout ça. Donc oui, pour moi en tant que pilote testeur, c'était toujours très passionnant de tester des sellettes et de ressentir les différentes modifications. Et au bout du compte, je pense, je l'ai déjà dit avant, je veux faire autre chose à un moment donné. Je ne veux pas tester jusqu'à un âge avancé, parce que premièrement, je pense que je ne peux pas à cause de ma tête. On en a déjà discuté, parce que je n'aime pas ça non plus.

[01:01:08] Et le deuxième, je pense qu'il y a de jeunes pilotes qui apportent beaucoup de créativité, une autre façon de penser. Et ensuite, je continue d'avancer. Toute la construction du sellette est passionnante pour moi dans le sens où elle a toujours à voir avec le parapente, avec le développement. Et le meilleur point, c'est qu'avec le sellette lui-même, on peut en fait coudre, essayer, découper, coudre différemment, et ainsi de suite, beaucoup plus qu'avec l'aile. Tu as beaucoup plus d'artisanat, dans le sens où tu peux le pratiquer.

[01:01:55] Tu es à la machine à coudre, tu vas sur l'ordinateur, tu fais quelque chose. C'est en fait, combiné à l'ambition de créer un bon produit, la meilleure méthode pour le moment. Quoi

[01:02:09] **Lucian Haas:** est-ce qu'il est plus difficile aujourd'hui de concevoir une aile de zéro ou un sellette de zéro, pour que chacun soit de bonne qualité ?

[01:02:19] **Michael Maurer:** Je dirais que concevoir des parapentes, c'est comme lire dans le marc de café.

[01:02:25] C'est pourquoi je pense qu'il est plus difficile de construire une bonne aile à partir de zéro.

[01:02:31] Oui, c'est très difficile à dire. Je pense que ça dépend énormément du domaine dans lequel tu veux construire un sellette. Ça dépend aussi beaucoup. Je pense qu'un sellette de type siège, dans le sens de

[01:02:49] des produits simples et compacts comme les sellettes Parakitegurtzeug, c'est plutôt plus facile. C'est aussi un défi que tout s'ajuste vraiment bien et que chaque corps puisse bien rentrer dedans. Et un sellette de compétition, qui offre de super performances, avec un protègeur fin qui protège bien et tout ça, ça, c'est la discipline reine.

[01:03:15] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a un truc ou un modèle de sellette pour lequel on peut dire que c'est Michael qui l'a conçu ?

[01:03:22] **Michael Maurer:** Pas encore.

[01:03:25] Non, je ne suis pas encore au point d'avoir fini un produit, un sellette. En ce moment, je travaille principalement sur le sac à dos pour le Whiteless 2. Ce serait en fait le premier produit que j'aurais fait. J'ai hâte d'avoir les retours des gens.

[01:03:47] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est fascinant dans la conception d'un sac à dos ? Je veux dire, au fond, ils se ressemblent tous, avec peut-être un design un peu différent. Quelles sont les subtilités sur lesquelles tu dois encore travailler ?

[01:04:00] **Michael Maurer:** Le principe, c'est en fait que l'ergonomie du dos et des bretelles, combinée à la répartition du poids, doit être bien ajustée. Personnellement, j'ai déjà le sentiment que nous avons de bons produits. Nous avons un sac à dos X-Alps pour lequel je dirais que si tu l'utilises avec notre matériel X-Alps, qui a toujours les mêmes proportions, le sac est parfait. Il n'y a pas vraiment de point où je dirais qu'on devrait changer quelque chose, pour notre ressenti, pour nous.

[01:04:45] Et c'est là mon défi maintenant : construire un sac à dos Weightless pour lequel on dirait pratiquement la même chose, simplement avec l'option, enfin on a aussi le Rolltop, ce qui simplifie toute la question du volume. Et je pense qu'on a déjà beaucoup d'options pour dire qu'on peut construire un sac à dos qui est toujours le même pour les aile

et les parcours courts, mais qui a de l'air vers le haut pour prendre ou laisser du matériel. Et l'objectif serait en fait de rendre le sac à dos X-Alps accessible au grand public.

[01:05:33] Et j'espère que nous sommes sur la bonne voie, ou plutôt, je crois que nous y sommes. Même si c'est une pièce de tissu simple, pour moi, pour s'initier au développement en 3D, à l'ensemble du processus, c'est déjà très passionnant, malgré la simplicité.

[01:05:55] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'un développeur de sellette commence par fabriquer des sacs à dos et s'imprègne peu à peu de toute la matière, et à un moment donné, tu développes un sellette complet.

[01:06:06] **Michael Maurer:** Oui, pas forcément. Tu commences en fait là où ça coince, disons. Pour moi, c'était comme ça parce que d'abord, j'ai dit tout à l'heure, ça fait deux ans que je suis dans le développement de sellette, mais en fait, je ne l'ai commencé qu'au printemps dernier.

[01:06:29] principalement dans la conception de sellette. Et avant, j'ai simplement fait des projets plus petits ou j'ai simplement aidé et j'ai commencé par les sacs à dos, parce que les sacs à dos sont moins complexes. Ils se font plus vite. Disons que j'ai travaillé une semaine, non pas une semaine, deux, trois jours sur le sac à dos, puis j'ai passé deux semaines à faire des tests, puis encore quelques jours sur le sac à dos. Un truc comme ça. Et c'est pour ça que le sac à dos est arrivé pour moi. Dans ce sens, à un moment donné, il faut apprendre à fabriquer les sellettes. Et c'est comme pour les clapets. On n'apprend que si on fabrique des sellettes.

[01:07:16] Il faut bien commencer à un moment donné.

[01:07:19] **Lucian Haas:** Faisons un petit saut de sujet pour finir. Tu réalises aussi régulièrement des projets photo particuliers avec Adi Geisegger. Une chose qui m'a marqué, c'est que tu as aussi déjà traversé un tunnel en parapente, je crois. Et si j'ai bien vu, tu l'as fait même avant la pédale.

[01:07:41] **Michael Maurer:** Oui, exactement. Enfin, la réalisation en elle-même, elle a eu lieu avant. Adi, lui, avait déjà l'idée depuis très longtemps. Il voulait initialement le faire avec Chrigel, un an plus tôt. Mais avec la météo, le timing et tout le reste, ce n'était pas tout à fait idéal. Et puis j'étais chez lui, en fait pour un autre projet. Et on a fini par ajouter ça en plus un matin.

[01:08:10] **Lucian Haas:** Comment est-ce qu'on s'y prend pour un truc pareil ? Je veux dire, tu regardes le tunnel et tu te dis : « Oh, ça devrait passer, on va essayer ce matin-là ». Ou je veux dire, si j'ai bien compris, tu as traversé ce tunnel sur presque 70 mètres.

[01:08:25] **Michael Maurer:** Oui, exactement. Tout au début, Adi a mesuré les dimensions du tunnel et savait en fait que, oui, une aile pouvait y entrer. On voulait le faire avec une aile de série. C'était le défi en fait, de le faire avec le plus petit P3, c'était le P3 16. Du coup, un soir, ou plutôt la veille au soir, on est allés au tunnel et on a déployé l'aile dedans pour voir si elle rentrait vraiment. Si elle passait. Pour le P3 16, c'était tellement juste que j'ai dit non, ça ne marche pas, parce qu'il me faut une certaine tolérance pour le vol à l'intérieur.

[01:09:13] Mais on avait déjà un P3 de 14 à l'époque, un prototype, qui est en fait quasiment le même que celui de la série pour le P4. Donc, à part le design, il n'y a pas eu beaucoup de changements. Il était déjà construit comme ça à ce moment-là. Et c'est pour ça qu'on s'est dit : oui, on va le faire avec celui-là. Et il est rentré relativement bien. Pour moi, le plus important, c'était que si l'aile rentre dans le trou, alors elle en ressort aussi. Parce que là, c'est une autre question de compétence technique, je dirais, ou de pilotage que je dois maîtriser.

[01:10:00] Et puis, le lendemain, je suis monté au décollage pour le premier essai. En fait, vraiment sans grandes attentes, juste pour essayer de voler dans le tunnel. Même sans grande vitesse ou quoi que ce soit. Pas avec la volonté de voler là-bas. Là, je savais en fait que c'était faisable. Je peux voler assez bien sur la ligne médiane et quand je suis au sol, sur la ligne médiane, alors je peux aussi traverser. C'est comme ça que je l'ai fait. Le deuxième vol, donc le premier vol était à peu près à la moitié. Et le deuxième vol est allé jusqu'à peu près la fin du tunnel.

[01:10:46] Je ne suis pas tout à fait sûr si Adi a raté le bon moment pour prendre la photo.

[01:10:56] Il a dit si bien que les bonnes choses sont triples. Du coup, je suis remonté et je savais exactement ce que je devais faire. C'était marrant. Je ne l'ai pas vraiment ressenti lors de la deuxième tentative. Mais au troisième vol, je suis arrivé avec plus d'énergie, accéléré, plus un petit wingover léger vers l'entrée du tunnel. Et là, j'ai eu l'impression que l'aile se stabilisait toute seule dans le tunnel avec plus de vitesse. J'ai eu le sentiment de voler dans le tunnel comme sur des rails. J'ai aussi eu l'impression que l'aile avait plus de puissance. Au moment de sortir, il y a eu un petit levé rapide.

[01:11:45] Et puis, en fait, je ne suis pas vraiment sorti loin du tunnel. Genre, peut-être 15 mètres.

[01:11:52] **Lucian Haas:** Genre un effet de tunnel, une sorte d'effet de sol, mais qui fait que tout le profil est un peu différemment entouré par le flux.

[01:12:00] **Michael Maurer:** Oui, exactement. Mais on s'est dit que c'était déjà très bien. La radio a parfaitement pris la photo. Du coup, on en est restés à trois vols. C'est pour ça que je n'ai pas pu le confirmer. Ce serait intéressant de voler à nouveau, en fait. Pour voir si c'est vraiment le cas ou si c'était juste une coïncidence.

[01:12:25] **Lucian Haas:** Un projet comme ça, tu dis qu'en tant que test pilote, tu as du respect ? Quel est le niveau de respect face à l'idée de foncer dans un tunnel comme celui-là ?

[01:12:35] **Michael Maurer:** À peu près autant.

[01:12:38] Je pense toujours que quand je suis un peu nerveux, j'en ai besoin. Si je ne suis pas nerveux du tout, si j'ai l'impression que tout va bien, alors c'est soit vraiment facile, soit je dois réfléchir à ce que j'ai pu oublier. Si je remarque que j'ai une certaine tension, c'est en fait aussi le cas pour les manœuvres, alors je suis concentré et je sais en fait ce que je dois faire.

[01:13:14] Adi a dit alors, en fait, comment dit-on en allemand,

[01:13:20] on va juste un peu... c'est dingue, juste foncer dans le tunnel sans, oui, il n'y a pas beaucoup de place et tout ça, mais pour moi ce n'était pas un problème parce que je savais que l'aile passait dedans. Si je suis sur la ligne médiane et au sol, alors rien ne peut mal tourner. Et ensuite, la nervosité, c'est surtout pour atteindre la ligne au sol quand je fais ça et si ça marche. Avant le tunnel, je dois déjà être sur la ligne médiane et ensuite, le reste c'est juste voler tout droit.

[01:14:01] **Lucian Haas:** Mais on n'a pas peur qu'une petite rafale vienne les pousser un peu sur le côté et qu'on finisse quand même par se prendre le bord du tunnel ou quelque chose comme ça ?

[01:14:12] **Michael Maurer:** La météo est aussi, bien sûr, un facteur récurrent dans ce genre de projets.

[01:14:17] un facteur énorme et tu dois choisir les conditions pour pouvoir exclure ces facteurs. Et ce matin-là, c'était vraiment super calme. Pas de vent, rien. Ce n'était pas un problème, en fait.

[01:14:30] **Lucian Haas:** Ce qui montre aussi encore une fois que le risque dépend toujours énormément des facteurs externes

[01:14:33] **Michael Maurer:** ...dépendent à nouveau des conditions extérieures. Oui, c'est ça. La pratique du parapente en général dépend aussi beaucoup de la dangerosité du truc, de la météo avec laquelle on vole et des conditions qu'on a. C'est la même chose pour ces projets.

[01:14:49] **Lucian Haas:** Quel projet aimerais-tu encore réaliser ? Est-ce que tu as des rêves, genre, des trucs que tu te dis : j'aimerais bien faire ça un jour ?

[01:14:56] **Michael Maurer:** Pas vraiment un projet concret, enfin, quelque chose de tangible pour le moment. Plutôt quelque chose de tangible, mais dans ma tête, il y a la Morning Glory en Australie et il y a ce pilote de deltaplane...

[01:15:17] Johnny Duran, je ne sais plus exactement lequel, a volé en deltaplane le long du nuage. Et ça a l'air vraiment super. Alors, voler la Morning Glory en parapente, ce serait le genre de truc que j'aurais dans mes rêves.

[01:15:36] **Lucian Haas:** Est-ce que ce serait possible par rapport aux conditions de vent qui règnent pour une Morning Glory pareille ? Je ne sais pas du tout, mais je crois aussi avoir lu que c'était des vitesses de vent où on peut encore bien le faire avec le deltaplane, mais que ce n'est probablement pas possible avec le parapente. Oui, je pense que c'est...

[01:15:53] **Michael Maurer:** je pense que le problème est que nous sommes en réalité trop lents avec un parapente normal là-bas. Avec les parapentes, je pense que ce serait peut-être faisable. Pas forcément, ce ne serait pas sûr que ce soit faisable, mais la difficulté pour monter là-bas avec le parapente est tout autre, de toute façon aussi avec le parapente.

[01:16:16] **Lucian Haas:** Il faut se hisser ou se faire traîner d'une manière ou d'une autre. Exactement. Pour pouvoir s'y rendre.

[01:16:23] **Michael Maurer:** Mais il y a aussi d'autres défis là-bas avec la Morning Glory, elle passe par une zone où on préfère ne pas atterrir. Apparemment, c'est assez isolé avec beaucoup d'animaux sauvages, donc c'est quelque chose qu'il faudrait vraiment bien planifier et qui demanderait aussi beaucoup de chance pour l'exécution. Mais tu as demandé ce que je...

[01:16:51] **Lucian Haas:** comme un rêve. Ce serait une superbe image : Michael Maurer, le vainqueur de la Morning Glory, ou Sora à la Morning Glory.

[01:17:03] Laissons cette image de côté pour l'instant. Aujourd'hui, tu peux simplement dire : « Je lance l'IA et je lui dis : chère Fotokai, crée-moi une photo de Michael Maurer juste avant la Morning Glory ». On pourrait probablement le réaliser plus facilement comme ça que dans la réalité. Mais je suis curieux de voir si tu le feras peut-être un jour. Si c'est le cas, on se reverra ici. Tu nous raconteras alors comment ça s'est passé. Sinon, merci beaucoup de nous avoir parlé de tout ce qui entoure ta vie et ton existence de pilote d'essai. C'est super intéressant. Merci à toi. Et continue de bien t'amuser, bonne chance, encore beaucoup de deuxième places et, entre-temps, aussi une première. Je vais faire en sorte que ça continue toujours avec plaisir.

[01:17:45] **Michael Maurer:** Oui, merci à toi. Merci de m'avoir accueilli comme invité et de m'avoir permis de parler de l'histoire de la Morning Glory.

[01:17:52] **Lucian Haas:** Oui, super. Avec grand plaisir. Ça a...

[01:17:57] Est-ce que l'épisode t'a plu ? Alors abonne-toi à Podz-Glitz, laisse un commentaire et recommande le podcast à tes amis. Si tu veux en plus 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 un contributeur. Tu peux choisir librement le montant de ton soutien. 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, mais me donneront, en tant que journaliste indépendant, une base solide pour pouvoir poursuivre ces projets. Toutes les informations nécessaires sur la manière dont ton soutien me parviendra se trouvent sur le blog Lu-Glitz, dans la page Soutenir.

[01:18:42] À la prochaine, c'était Lucian.