

Go East

Podz-Glidz 39 — Rico Chandra

Published	2020-09-18
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/go-east-rico-chandra-podz-glidz-39
Duration	01:15:06
Speakers	Lucian Haas, Rico Chandra
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0039-go-east-rico-chandra.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	24 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	19
Show notes	19
Transcript	20
Français	34
Show notes	34
Transcript	35

Deutsch

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

Show notes

Rico Chandra ist per Hike and Fly von Zürich bis Ljubljana gereist. Im Podcast erzählt er, wie er dabei die tiefen Glücksgefühle des Fliegens für sich wiederentdeckte.

Rico Chandra aus Zürich ist Hobbymusiker, aber auch ein erfahrener Gleitschirm-Streckenflieger, der weit oben in der globalen Wertung des XContest zu finden ist. Nach 28 Jahren als Pilot hat er in diesem Sommer mal etwas Neues für sich ausprobiert.

Anstatt XC-Punkten nachzujagen, reiste er per Hike and Fly fast vier Wochen lang quer über die Alpen, von Zürich bis nach Ljubljana in Slowenien.

Im Podcast erzählt Rico weniger über einzelne Erlebnisse davon (die kann man in einem ausführlichen Blog Ricos über diese Reise nachlesen). Vielmehr sprechen wir unter anderem darüber, wie diese andere Herangehensweise an die Fliegerei ihm neue Sichtweisen und Gefühlswelten im Gleitschirmkosmos erschlossen hat.

Rico ist ein sehr sicherheitsbewusster Pilot und stolz darauf, seit 1992 verletzungsfrei zu fliegen. Seine besondere Philosophie zum Umgang mit Risiken ist ebenso Thema.

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:

"Bloody Nose " von Rico Chandra.

Hier im Podcast mit persönlicher Erlaubnis von Rico verwendet.

Download: <https://mx3.ch/tracks/1rEF/download>

Rico Chandra ist per Hike and Fly von Zürich aus immer nach Osten bis Ljubljana gereist. Im Podcast erzählt er, wie er dabei tiefe Glücksgefühle des Fliegens für sich wiederentdeckte.

Rico Chandra aus Zürich ist Physiker, Hobbymusiker, aber auch ein erfahrener Gleitschirm-Streckenflieger, der weit oben in der globalen Wertung des XContest zu finden ist. Nach 28 Jahren als Pilot hat er in diesem Sommer 2020 mal etwas Neues für sich ausprobiert.

In dieser Folge #39 von Podz-Glitz erzählt Rico weniger über einzelne Erlebnisse davon (die kann man in einem ausführlichen Blog über diese Reise nachlesen). Vielmehr sprechen wir unter anderem darüber, wie das Hike-and-Fly als andere Herangehensweise an die Fliegerei ihm neue Sichtweisen und Gefühlswelten im Gleitschirmkosmos erschlossen hat.

Du hörst gerne Podz-Glitz auf dem Weg zum Startplatz, lässt vielleicht kaum eine Podcast-Folge aus? Dann bist Du der ideale Kandidat, um diesem Projekt zu neuen Höhenflügen zu verhelfen. Der Podcast Podz-Glitz wie der Blog Lu-Glitz können auf Dauer nur bestehen, wenn meine Hörer und Leser dieses Angebot nicht nur ideell wertschätzen, sondern auch mithelfen, es zu finanzieren.

Links:

- Musik: <https://mx3.ch/ricoforthelostsouls>

- Reiseblog: <https://www.paraworld.ch/de/news/reiserueckblicke/rico-abenteuer/>
 - Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/channel/UC1uNcwwg4W5j4wlAB8KaMpg>
 - Unternehmen: <https://www.arktis-detectors.com/home/>
-

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/09/podz-glidz-39-go-east.html>

Transcript

[00:00:03] **Rico Chandra:** Nach dem Start in die Thermik eindrehen und langsam den Startplatz zu überhöhen. Ich weiss, als ich mit dem Fliegen angefangen habe, war das immer ein magischer Moment. Und auf der Reise auch habe ich das immer empfunden, als hätte ich jetzt irgendwie ausserordentliches Glück gehabt. Ja, irgendwie ein Sechser im Lotto, dieser kleine Thermikschlauch. Auch diese Glücksmomente, die wir wahrscheinlich alle am Anfang unserer Fliegerkarriere sehr zu schätzen gewusst haben, die habe ich auf der Reise sehr, sehr intensiv erlebt und wieder zu schätzen gelernt.

[00:00:42] Podz-Glidz,

[00:00:55] **Lucian Haas:** der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:57] **Rico Chandra:** Geschichten aus dem

[00:00:58] **Lucian Haas:** Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Rico

[00:01:02] **Rico Chandra:** Chandra und

[00:01:03] **Lucian Haas:** Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:18] Das ist Rico Chandra bei einem Live-Auftritt mit seiner Gitarre in einem Zürcher Club. Der Song heisst Bloody Nose. Allerdings bildet die Musik Ricos hier nur kurz den Rahmen für das interessante Gespräch, das hier die Folge Nummer 39 von Podz-Glidz bildet.

[00:01:38] Rico ist nicht nur Hobbymusiker, sondern auch ein erfahrener Gleitschirmstreckenflieger. In diesem Sommer hat er aber mal etwas Neues probiert. Anstatt XC-Punkten nachzujagen, reiste er per Hike and Fly fast vier Wochen lang quer über die Alpen, von Zürich bis nach Ljubljana in Slowenien. Im Podcast erzählt er weniger über einzelne Erlebnisse davon, die kann man in einem ausführlichen Blog Ricos über diese Reise nachlesen. Vielmehr sprechen wir unter anderem darüber, wie diese andere Herangehensweise an die Fliegerei ihm neue Sichtweisen und Gefühlswelten im Gleitschirmkosmos erschlossen hat.

[00:02:14] Rico ist ein sehr sicherheitsbewusster Pilot und stolz darauf, seit 1992 verletzungsfrei zu fliegen. Seine besondere Philosophie zum Umgang mit Risiken ist ebenso Thema.

[00:02:29] Bevor wir ins Gespräch eintauchen, will ich aber nochmals Danke sagen. Danke an solche Gesprächspartner wie Rico, deren vielfältigen Schichten mich selbst inspirieren und auch animieren, mit Podz-Glidz natürlich weiterzumachen. Zu meiner Motivation tragen aber auch alle Hörer und Leser bei, die Podz-Glidz und den zugehörigen Blog Lu-Glidz auch lieben. Sie unterstützen mich auch finanziell. Ihr helft mir sehr, diese Projekte weiterzuentwickeln und dabei werbefrei, also auch unabhängig zu halten. Wenn du vielleicht noch nicht zu den Förderern gehörst, dann überlege doch mal, ob du das nicht ändern willst. Alle nötigen Infos, wie einen PayPal-Link oder Banküberweisungsdaten, findest du auf der Website von Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:09] Wie viel du vielleicht geben willst, bleibt übrigens ganz dir überlassen. Wer sich unsicher ist, dem empfehle ich als unverbindlichen Richtwert einen Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat auf Lu-Glidz.

[00:03:28] Rico, du bist im August fast vier Wochen lang von Zürich bis nach Ljubljana in Slowenien mit so einem Hike-and-Fly-Abenteuer unterwegs gewesen. Go East hast du das Ganze genannt. Als Schirm hattest du da deinen Ozone Xeno dabei. Das ist ein Zweiliner. Ist das für so ein Abenteuer die richtige Wahl?

[00:03:50] **Rico Chandra:** Nein. Nein. Nein. Das war vermutlich ein Fehler. Nicht, weil es ein Zweiliner ist, aber aus diversen Gründen. Also das Packmaß von einem Zeno ist nicht geeignet für Hike-and-Fly. Da sind ja Stäbchen drin, die man nicht knicken sollte. Das heisst, der Rucksack wird etwas unförmig sein. Nicht ideal zum lange zu Fuss gehen. Das Gewicht ist das eine, das ist eigentlich das kleinste Problem, aber ich hatte häufig nicht die idealen Startbedingungen, Wind nicht unbedingt von vorne und das war durchaus masochistisch von meiner Seite mit einem Zeno unterwegs zu sein.

[00:04:45] Warum hast

[00:04:46] **Lucian Haas:** du das überhaupt gewählt? Ich meine, du hast dich, soweit ich es sehe, ziemlich gut vorbereitet, es gibt eine lange Gepäckliste von dir mit alles durchgewogen und da stehen alle Grammzahlen und sonstiges drin und dann habe ich mich gewundert und dann startet der mit einem Zeno. Ich meine, es gibt so viele einfache und leichtere und leichter zu packende Schirme und sonstiges als so ein Zeno, gerade für solche Hike-and-Fly-Abenteuer, wo es dann ja nicht auf das letzte Quäntchen Leistung am Ende ankommt.

[00:05:16] **Rico Chandra:** Absolut, ich hatte auch einen Zeolite, der wurde mir von Ueli vom Parallel zur Verfügung gestellt, die haben mir ja ein bisschen da geholfen und ich habe den geflogen im Frühjahr, aber irgendwie habe ich dann das Gefühl gehabt, nein, man soll nicht verschiedene Schirme haben, man soll einen Schirm für alles haben und ich fühle mich jetzt am Zeno so wohl. Ich habe mich angeguckt. Ich habe mich einfach an meinem Zeno so wohl gefühlt, dass ich gedacht habe, ich nehme den mit und reise mit dem nach Slowenien. Im Nachhinein würde ich da wahrscheinlich besser einen Zeolite nehmen.

[00:05:56] **Lucian Haas:** Warum hauptsächlich? Also was wäre der Hauptpunkt, wo du sagen würdest, deswegen ist der Zeno dann doch die schlechte Wahl?

[00:06:03] **Rico Chandra:** Ja, also Startplätze und Landeplätze, Startplätze, der Zeolite hat weniger Leinen, die sich, oder häufig ist das Geröll halten. Ja, Gebüsch und dann nicht idealer Aufwind und dann beim Reinlanden den Zeolite bringt man schon viel länger in schlechte Landeplätze rein als den Zeno. Der

[00:06:26] **Lucian Haas:** Zeolite ist aber auch ein Zweileiner, würdest du trotzdem an sowas festhalten oder wäre es nicht doch sogar sinnvoller zu sagen, ach, ich nehme einfach so einen quasi Advanced XI oder so einen B-Schirm, wo man eigentlich vielleicht sich noch weniger Gedanken darum machen muss?

[00:06:42] **Rico Chandra:** Nein, ich glaube das Prinzip Zweileiner. Zweileiner, das gefällt mir gut. Ich fühle mich an dem Zweileiner wohler, als ich mich damals auf dem Dreileiner C-Schirm gefühlt habe. Ich mag das Gefühl vom Zweileiner, gerade wenn es windig ist und das war es auf meiner Reise sehr oft. Zweileiner ist nicht das Problem. Ich wäre gerne an einem, also Zweileiner war schon die richtige Wahl, aber vielleicht einer, der sehr einfach startet. Gut reinlandbar ist in einem schwierigen Gelände und dann gut tragbar und faltbar ist.

[00:07:25] **Lucian Haas:** Was war eigentlich der Uantrieb für diese Reise? Warum wolltest du das gerne machen, unbedingt von Zürich nach Ljubljana da durch? Das ist über die Zeit

[00:07:36] **Rico Chandra:** entstanden. Beim Gleitschirmfliegen kommt man ja oft oder ich hatte das Gefühl, ich bin ein bisschen... Das ist über die Zeit entstanden. Beim Gleitschirmfliegen kommt man ja oft oder ich hatte das Gefühl, ich bin ein bisschen... Ich bin in ein Schema reingekommen. Man geht dann Streckenfliegen und hat dann vor allem ein Kriterium, das man mehr darauf fokussiert als auf alle anderen Kriterien. Das können die Kilometer sein oder die Punkte sein und da kommt es häufig vor, dass man ganz anders an das Fliegen herankommt. Und ich wollte wieder etwas vom ursprünglichen Gefühl wieder zurückhaben, dass die Freude am Fliegen oder beim Streckenfliegen kann es sein, dort sucht man den Tag aus, timet seinen Start, damit man möglichst weit kommt.

[00:08:34] Und wenn man da noch zwei, drei, vier Stunden schon am Boden steht, dann bin ich meistens nach Hause gegangen. Warst du enttäuscht? Ja, je nachdem, was ich erlebt habe. Aber eigentlich das Gefühl, von A nach B zu kommen und immer weiter und die Mission ist noch nicht vorbei, das finde ich ganz toll. Und auch die kombinierte Aufgabe von was fliege ich, was gehe ich zu Fuss, wie kombiniere ich die beiden, das ist eine ganz tolle Herausforderung, die beim Streckenfliegen fehlt. Und eigentlich die Kombination vom Reinlanden und... Die Reise geht

weiter, das ist ganz toll. Landen macht enorm Spass und dann soll es noch nicht vorbei sein mit dem Abenteuer.

[00:09:26] Das ist etwas, das ich gesucht habe und dann habe ich mit dem Gedanken gespielt und irgendwann einmal mit Sebastian Benz gesprochen, der hat eine ähnliche Tour gemacht und der hat mich ganz inspiriert und ich habe gedacht, vielleicht wenn ich das mache, dann lerne ich vielleicht auch viel dazu. Und fliege dann auch einmal so gut wie der

[00:09:48] **Lucian Haas:** Sebi. Bleiben wir nochmal, bevor wir über deine Reise sprechen, interessiert mich nochmal was zum Streckenfliegen. Du bist ja eigentlich ein sehr begeisterter Streckenflieger und zur Zeit bist du auch auf Platz 2 von weltweiten X-Contests, Serienwertungen und sowas. Also da bist du auch wirklich gut dabei. Würdest du trotzdem sagen, jetzt aus dem Vergleich heraus, dass vielleicht so ein Streckenfliegen einen als Pilot auch vielleicht etwas zu verbissen macht?

[00:10:16] **Rico Chandra:** Nicht. Nicht zu verbissen, aber zu einseitig, wenn man nur das macht. Definitiv zu einseitig, deswegen viele, die meisten guten Piloten machen ja nicht nur eine Disziplin, die meisten guten Piloten fliegen auch noch Wettkampf oder Akro oder Speedwing oder so und Speedwing, das geht mir zu schnell. Ich kann nicht so schnell denken, das geht nicht. Wettkampf, ich mag die Nähe zu anderen Piloten in der Luft nicht. Das geht für mich auch nicht. Akro, ich habe die Nerven nicht dafür. Deswegen ist es wichtig, glaube ich, eine andere Dimension, irgendeine andere Disziplin zu haben, um nicht zu einseitig zu werden.

[00:11:00] **Lucian Haas:** Das heißt, vom eigentlichen Fliegen sagst du, du bist so eingeschränkt bei den anderen Sachen, das traust du dich nicht oder das ist nicht so gut, dann bleibt dir eigentlich nur noch Streckenfliegen, aber das ist dir zu einseitig, also brauchst du eine Erweiterung, dann machst du halt Hike and Fly und sagst mal, du probierst mal sowas aus. Genau. Hat diese Reise, die du dann da gestartet hast, du hast ja bestimmt sowas, man träumt ja immer was sich zurecht, was will man davon haben, was will man damit erreichen oder welche Gefühle will man da bekommen und so etwas. Hat dir diese Reise das gegeben, was du dir erhofft hast?

[00:11:33] **Rico Chandra:** Ja, ja, 100 Prozent.

[00:11:37] Ja, am Anfang der Reise habe ich gedacht, das ist so weit weg, das Ljubljana. Ich bin schon eine Woche unterwegs und das ist so weit weg. Und dann irgendwann einmal dem Ziel näher zu kommen und dann anzukommen und ganz viele tolle Sachen erlebt haben, fliegerisch, aber auch in der Natur und auch mit Menschen. Die Tour hat meine Erwartungen erfüllt und übertroffen.

[00:12:10] **Lucian Haas:** Du hast ja auch da immer einen fast tagesaktuellen Blog geführt, hast dann auch Videos geschnitten. Wahrscheinlich auf deinem kleinen iPhone oder sonstiges und hast sie dann immer online gestellt und sowas. Warum war dir dieses aktuelle Spiegeln der Reise im virtuellen Raum oder sowas, im Internet auf jeden Fall, warum war dir das wichtig?

[00:12:33] **Rico Chandra:** Ich habe gedacht, ich probiere das mal. Ich dachte, das ist eine spannende Zusatzherausforderung. Ein paar andere Piloten haben das toll gemacht. Okay. Ich lese ganz gerne die Blogs von anderen Piloten und Reiseberichte so online in real time. Und ich habe gedacht, das ist eine tolle Herausforderung und ich bin nicht so der, der Fotos sonst archiviert oder Videos archiviert und so zwingt mich ein bisschen, das festzuhalten. Und das hat mir Spass gemacht. Es war übrigens, ich glaube auch im Nachhinein hätte ich das nur schon aus dem... Ich habe den Grund nochmals gemacht, dass meine Eltern, seit ich wahrscheinlich 13 bin, haben die keine Ahnung, was ich mache in den Ferien, weil da kommt der Junge nach Hause, wie waren deine Ferien?

[00:13:33] Super und weg ist er und spricht nicht mehr drüber. Und jetzt, nach all diesen Jahren, haben sie das erste Mal, ich glaube, die haben meinen Blog verfolgt und das Live-Tracking intensiver verfolgt als sonst. Irgendwie... Da konnte ich meinen Eltern auch eine Freude machen, dass sie nach all diesen Jahren einmal so hautnah miterleben, wie ich meine Ferien dieses Mal verbracht habe.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Also ein Blog für die Eltern. Ich meine, du hast es nicht nur für die geschickt. Im

[00:14:03] **Rico Chandra:** Nachhinein war es nur schon alleine für das, wer ihnen diese

[00:14:07] **Lucian Haas:** Freude... Okay, hat sich das gelohnt. Aber warum hast du denn auf Englisch geschrieben?

[00:14:12] **Rico Chandra:** Ich habe das halt auf Social Media gepostet und... Ich habe mehr englisch sprechende Freunde auf Facebook und Instagram. Ich bin in den USA aufgewachsen, ich bin zweisprachig aufgewachsen und ich wollte das nicht nur... Ich habe gedacht, ja, die meisten verstehen Englisch, aber diejenigen, die Englisch verstehen, viele davon verstehen kein Deutsch und erst recht nicht Schweizerdeutsch. Und dann habe ich gedacht, Englisch, das fällt mir einfach, das mache ich jetzt. Hast

[00:14:47] **Lucian Haas:** du eigentlich auf diese Blogs während deiner Reise auch schon Rückmeldungen bekommen, dass du dann auch liest, was da in Kommentaren ist oder Sonstiges? Also, dass du auch darauf eingehst und sagst, freut das einen, dass man dann sieht, da verfolgt einen jemand, wer weiß, in fernen Ländern oder in der Heimat, was auch immer?

[00:15:05] **Rico Chandra:** Ja, insbesondere auf das Live-Tracking. Ich hatte Leute, die mir Wetterinfos zugeschickt haben oder Routentipps. Oder in Slowenien war ganz toll, da gab es ein paar der lokalen Cracks, die ich von Brasilien kannte. Die haben mir Webseiten geschickt, wo ich den Wind anschauen kann. Die haben mir enorm geholfen bei dem Gebiet, das ich überhaupt nicht kannte. Und das war ganz inspirierend. Und da merkt man plötzlich, wer alles da trotzdem einmal aufs Live-Tracking geschaut hat.

[00:15:47] **Lucian Haas:** Ich habe mir auch so ein bisschen deinen Blog durchgelesen oder dann auch so deine Strecken verfolgt, ein bisschen nachzuvollziehen und sowas. Was mir dabei aufgefallen ist, viele träumen ja so bei Hike-and-Flight-Türen immer davon, man startet, man landet wieder irgendwo oben am Berg und dann stellt man da sein Zelt auf und am nächsten Tag geht es weiter. So immer dieses möglichst nicht unten im Tal landen. Und dann ist mir aber aufgefallen, eigentlich bei ziemlich vielen Flügen von dir bist du letzten Endes nicht oben am Berg, sondern doch unten im Tal gelandet oder sowas. War das geplant?

[00:16:22] **Rico Chandra:** Sagen wir es so, ich bin auch viel ins Hotel übernachten gegangen. Das Zelt habe ich mitgenommen und den Schlafsack habe ich mitgenommen, um die Freiheit zu haben, meine Flüge nicht aufs Übernachten auszurichten. Und das habe ich auch konsequent gemacht. Ich habe mich nicht vor dem Abend darum gekümmert, wo ich schlafe. Aber ich habe aus Gewichtsgründen, ich habe keinen Kocher mitgenommen.

[00:16:52] Aus Gewichtsgründen ist es nur schon, habe ich halt mehr diese Riegel und so und Sandwichs, die ich mitgenommen habe. Da habe ich schon mehr Freude an einer warmen Mahlzeit, wenn irgendwo eine Berghütte ist. Die waren teilweise voll aufgrund der Pandemie und so. Aber das ist ja kein Problem. Nachtessen kriegt man noch schnell einmal und dann das Zelt nebenan aufstehen. Das ist ja kein Problem. Dass ich dann aber festgestellt habe, ich schlafe viel besser in einem Hotelzimmer oder in einer SHC-Hütte als in meinem Zelt, das ist mir ziemlich schnell aufgefallen. Und mit dem ganzen Bloggen und Videos schneiden und Elektronik hatte ich auch ein Akkuprobblem.

[00:17:39] Ich musste mindestens jeden zweiten Tag irgendwo übernachten, damit ich all meine Geräte... Ich musste mindestens jeden zweiten Tag irgendwo übernachten, damit ich all meine Geräte... laden konnte. Und das schlussendlich hat es... Du sagst wegen im Tal landen oder auf dem Berg landen. Ich glaube, ich war bei meinen Flügen... Die meisten Flüge waren so intensiv, dass ich mich schon im Flug darauf gefreut habe, jetzt den Flug im Tal zu beenden und irgendwo duschen können und in ein Hotel zu gehen. Und ein riesiges Nachtessen einzukaufen, dass ich dann einfach mehr Lust hatte, im Tal zu landen. Es ist...

[00:18:25] Vielleicht bin ich auch einfach immer abgesoffen. Ich probiere

[00:18:28] **Lucian Haas:** mich... Oder es war ein Tribut an den Zeno, dass du mit dem Zeno nicht am Berg landen kannst, sondern mit dem Zeno lieber im Tal landen wolltest.

[00:18:35] **Rico Chandra:** Nee, es gab keine Situation. Ich mag mich nicht erinnern, dass die Versuchung da war, am Berg oben zu landen. Ich musste nie... Nie die Entscheidung fällen, ja, möchte ich jetzt hier oben landen oder gleite ich runter ins Tal? Ich glaube, am Ende des Tages war ich einfach immer unten im Tal.

[00:18:54] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, diese Flüge, die seien so intensiv gewesen, dass du auch deswegen froh warst oder es schön fandest, dann auch im Tal zu landen und quasi wahrscheinlich den Tag schön ausklingen zu lassen

für dich. Was war an diesen Flügen so besonders intensiv für dich?

[00:19:09] **Rico Chandra:** Wenn man normalerweise fliegen geht, dann wählt man den Flugtag. Dann geht man nach dem Wetter raus oder man geht bei auserwähltem Wetter fliegen. Und das ist bei diesem Abenteuer eigentlich überhaupt nicht der Fall. Man schaut aus dem Fenster und hat die Wahl, am Morgen entweder zu Fuss zu gehen oder zu fliegen oder halt nicht weiterzukommen. Und dann war halt immer, es war häufig irgendwie Nordföhn oder Föhn oder Gewittrig. Und dann.....habe ich mich häufig zum Fliegen entschieden an Tagen, an denen ich sonst nicht fliegen würde. Ich habe meine Risiken sehr gut gemanagt. Dazu kann ich gerne etwas erzählen.

[00:19:56] Ich habe das sehr systematisch gemacht. Aber ich war schon viel in der Luft, in Bedingungen, wo ich effektiv Angst hatte und am Schluss mich durchaus gefreut habe, zwei, drei Stunden noch zu Fuss zu gehen, wo man nicht abstürzen kann.

[00:20:15] **Lucian Haas:** Hast du denn irgendwelche wirklich haarigen Erlebnisse gehabt auf dieser Tour?

[00:20:19] **Rico Chandra:** Nein, schlussendlich hatte ich keine wirklich haarigen Erlebnisse oder nicht mehr, als man sonst beim Strecken und Fliegen hat. Aber ich glaube, das hat damit zu tun, dass ich eben im Rahmen meines Risikomanagements mir sehr gefahrenbewusst gewesen bin im Vorhinein. Und ich glaube nicht, dass es Gefahren gab, die.....schlussendlich aus dem Nichts aufgetaucht sind, von denen ich nicht... Ja, die mich überrascht haben. Ich glaube, ich habe vor jedem Flug wirklich sehr seriös meine Analyse gemacht. Und meistens war es dann... Beim Gleitschirmfliegen geht es ja meistens dann gut.

[00:21:04] Und wenn man wirklich an alle möglichen Gefahren denkt im Vorhinein, dann ist man besser darauf vorbereitet, dass etwas schiefgehen kann.

[00:21:12] **Lucian Haas:** Was heisst denn für dich Risikomanagement? Und so alles abgecheckt. Hast du wirklich Checklisten, die du dann für dich quasi intern oder wirklich vielleicht sogar auf dem Papier oder auf dem Handy als Bullet-Point-List oder sonst irgendetwas, wo du sagst, da gehe ich wirklich ganz systematisch vor? So wie es vielleicht so ein Airliner-Pilot beim normalen großen Flugzeug auch machen würde, der sagt, er hat seine ganz genauen Checklisten. Und nur wenn er die alle abgearbeitet hat, sagt er, jetzt gehe ich auch wirklich starten.

[00:21:39] **Rico Chandra:** Ja, ich habe so im Verlauf der ersten zwei Wochen mir da eine Gewissheit.....eine gewisse Systematik zurechtgelegt. Und zwar, dass Fehlentscheide, die macht man immer, aber die haben Konsequenzen. Und beim Hikenfly, bei einer längeren Tour, sind die Konsequenzen halt nicht so, dass ich einen Tag dann einfach abschreiben kann und nach Hause gehen kann, sondern halt fünf Stunden lang oder zehn Stunden lang vielleicht irgendwo zu Fuss gehen muss als Konsequenz. Oder schlimmer. Und deswegen habe ich... Bei den Entscheidungen habe ich eigentlich fünf Kategorien von Fehlentscheiden oder fünf Auswirkungen, die Auswirkungen von Fehlentscheiden in fünf Kategorien eingeteilt.

[00:22:27] Die erste ist, ich kann mich verletzen. Die zweite ist Materialverlust oder Beschädigung. Die dritte ist Quälerei, wie körperliche Anstrengung oder Angst oder kalt oder Regen. Die vierte ist Zeitverlust. Und die... Die fünfte ist schlecht aussehen gegenüber anderen Leuten. Ist das ein Risiko? Das sind einfach die fünf Kategorien von Auswirkungen, die Fehlentscheide haben können. Und die sind ganz anders zu gewichten. Also mich verletzen, das möchte ich wirklich verhindern. Und deswegen habe ich eben Gefahren sehr gut versucht abzuschätzen und bin Situationen nur eingegangen, wo ich mich verletzen könnte, wenn es sich wirklich lohnt.

[00:23:18] Also habe ich... Wie viele Sachen gibt es, die schief gehen können? Probiert die Wahrscheinlichkeiten im Kopf irgendwie zu beziffern. Und auch probiert der Tendenz zu widerstehen, fehlendes Talent durch Mut zu kompensieren. Ich habe da wirklich die Risikoabwägung gemacht. Lohnt es sich? Und habe ich das? Im Griff fühle ich mich gut? Sind die Gefahren überschaubar? Dass ich eigentlich eben, glaube ich, gesundheitliche Risiken, die wollte ich vermeiden und habe die relativ gut gemanagt. Das ist mal die erste Kategorie von Auswirkungen von Fehlentscheiden.

[00:24:04] Die zweite ist Materialverlust oder Materialbeschädigung. Und das kann auch das Ende der Tour bedeuten.

[00:24:12] **Lucian Haas:** Das heisst, sowas spielt zum Beispiel bei... Bei der Auswahl des Startplatzes eine Rolle, ob du sagst, starte ich jetzt hier aus einem vielleicht sehr steinigen Ding raus, wo ich aber die Wahrscheinlichkeit, dass mir

eine Leine dann irgendwie reißen kann, weil die über die scharfe Steinkante dann flitscht, viel höher ist. Oder was ist Materialverlust für dich so als entscheidender Faktor?

[00:24:32] **Rico Chandra:** Ja, genau. Das Beispiel, das du gebracht hast, das spielt eine Rolle. Aber eben so eine Bremsleine, die kann ich ja schnell mal flicken. Und wenn es etwas Größeres ist, dann geht es ja auch in eine körperliche Gefahr hinein, in die erste Kategorie, was ich eben sowieso sehr seriös nehme. Aber es geht vor allem darum, Sachen zu verlieren. Und da habe ich wirklich das am Anfang nicht ganz so ernst genommen. Aber dann mit der Zeit, nach zwei, drei Sachen, ein, zwei Sachen verlieren, habe ich es dann wirklich ernst genommen. Was

[00:25:05] **Lucian Haas:** hast du denn verloren?

[00:25:08] **Rico Chandra:** Meinen Sonnenhut einmal. Aber das ist ärgerlich, aber nicht so schlimm. Meine Zeltstangen. Und das ist das, die habe ich, ich habe am Morgen mein Zelt irgendwo an die Sonne gestellt, um zu trocknen und irgendwie dann die Zeltstangen vergessen zusammenzupacken und habe mir dann nach zehn Schritten überlegt, habe ich wirklich alles, soll ich nochmals schnell zurückgehen? Und habe gedacht, ja, hast ja nichts dabei, kannst ja nichts verlieren. Und dann erst viele, viele Stunden später das dann gemerkt, und das ist dann sehr ärgerlich. Bist du zurück? Nein, ich bin nicht mehr zurück. Ich bin nicht mehr zurück. Ich habe später auf der Tour, habe ich jemanden aus dieser Region kennengelernt, in einer SAC-Hütte, und der ist nach den Zeltstangen suchen gegangen, am richtigen Ort, aber die waren nicht mehr da.

[00:26:03] Das war dann wirklich ein Problem, oder? Weil ich fühle mich dann etwas blöd, wenn ich ein Zelt mittrage ohne Stangen, den Berg hoch.

[00:26:12] **Lucian Haas:** Kann man vielleicht noch als Biwaksack verwenden. Ja,

[00:26:14] **Rico Chandra:** das war wirklich ärgerlich.

[00:26:21] **Lucian Haas:** Hast du ein Ersatzzelt gekauft, oder was hast du gemacht?

[00:26:23] **Rico Chandra:** Ein Biwaksack anstatt das Zelt, das war dann die Lösung. Aber eben, solche Fehler dürfen einfach nicht passieren. Und für mich gibt es nur zwei Wege, sicherzustellen, dass ich Material nicht liegen lasse oder vergesse. Das eine ist, mit einer Checkliste habe ich alles dabei. Und ich habe eine Checkliste. Oder wenn es ein Platz ist, wo ich sicher sein kann, dass nichts liegen geblieben ist, dann kann ich das auch machen. Ich muss es aber wirklich systematisch machen, bewusst. Ich mache jetzt den Check, habe ich nichts liegen gelassen. Das bedeutet auch beim Auspacken, meine Gegenstände nicht wilde im Gebiet verteile, sondern auf ein außerwähltes, abgegrenztes Gebiet. Oder am Startplatz beispielsweise habe ich dann bewusst

[00:27:11] nicht einfach alles ausgepackt, sondern... Ich habe meinen Schirm, den Hang hochgetragen, um ihn auszubereiten, damit er nichts verdeckt usw. Und ich bin da dann wirklich pedantisch mit der Zeit vorgegangen, um nichts mehr zu verlieren. Auch immer geschaut, dass meine Reißverschlussaschen zu sind, dass mir nichts aus der Hosentasche rausfallen kann. Weil das kann sehr schnell sehr ärgerlich sein. Und diese Zeit, die nehme ich mir, um die Kontrolle da zu machen. Ja. Das ist eben die zweite Kategorie von Auswirkungen von fehlentscheidendem Materialverlust. Das dritte ist Zeitverlust. Da habe ich einfach gedacht, ja, das gehört dazu.

[00:27:56] Der Weg ist das Ziel. Wenn ich schnell ankommen wollte, dann hätte ich ja einen Zug genommen. Also mit

[00:28:03] **Lucian Haas:** Zeitverlust... Zeitverlust ist ja dann eher aus so einer Streckenflugdenke heraus, wo du sagst, jeder Zeitverlust ist ja ein Kilometerverlust. Aber es ist ja für eine solche Reise... Das

[00:28:13] **Rico Chandra:** Ist für eine solche

[00:28:13] **Lucian Haas:** Reise eigentlich dann weitgehend irrelevant. Genau. Es

[00:28:15] **Rico Chandra:** ist ja das Ziel, die Reise ist ja Ziel. Also Zeitverlust und Quälerei, also eben körperliche Anstrengungen oder Unannehmlichkeiten, Regen, Kälte, das nehme ich beides. Da habe ich mir einfach vorgenommen, das soll mir egal sein. Ich habe mir ja nicht eingebildet, dass das geht, ohne strenge Aufstiege zu haben. Das soll mir wirklich egal sein. Solange es meine Gesundheit nicht beeinträchtigt, nehme ich das einfach in Kauf. Also die

Auswirkungen von Fehlentscheiden,

[00:28:46] Zeitverlust und irgendwelche Quälerei, das habe ich gesagt, das ist mir einfach egal. Das nehme ich in Kauf.

[00:28:53] **Lucian Haas:** Und das Gute-Aussehen, Punkt 5? Das Gute-Aussehen, das... Du wolltest nicht verschwitzt vor irgendwelche anderen Leuten treten, oder was ist das für ein Punkt?

[00:29:01] **Rico Chandra:** Es ist ja ein bisschen albern, dass das irgendjemand kümmern soll, ob ich jetzt einen Tag länger oder einen Tag kürzer habe. Aber was ich gemerkt habe, ist... Und da, glaube ich, das Bloggen hat mir da einen Gefallen getan. Und zwar, die Leute haben ja Freude. Der Blog ist viel spannender, wenn es nicht alles so läuft oder wenn ich ehrlich bin über meine Emotionen oder meine Anstrengung oder meine Frustration, vielleicht abgesehen zu sein oder Angst. Das macht den Blog spannender für die Leser. Und ich konnte mich dann bezüglich dem Schlecht-Aussehen, das konnte ich direkt... Ausblenden und mich eher als Journalist gesehen,

[00:29:46] der das dokumentiert und nicht derjenige, der Journalist muss ja nicht gut aussehen, dann macht er seine Arbeit wahrscheinlich nicht gut.

[00:29:57] Das habe ich dann einfach auf diese Art interpretiert.

[00:30:00] **Lucian Haas:** Das heißt, letzten Endes blieben eigentlich wirklich nur diese zwei ersten Punkte übrig, nämlich, dass du sagst, körperliche Unversehrtheit und quasi Ausrüstung muss komplett bleiben und ganz.

[00:30:10] **Rico Chandra:** Genau. Irgendwo spielt noch die Motivation eine grosse Rolle, oder? Das geht ins Thema Quellerei. Und dort schaue ich schon darauf, dass die Motivation nicht leidet. Jetzt, ich habe mir vorgenommen, streng Aufstiege sind mir egal, Regen ist mir egal, da habe ich mir einfach vorgenommen, das wird meine Motivation nicht beeinträchtigen. Und das hat es auch nicht. Aber was ich mir so... Wenn man einmal als Regel gemacht habe, aus motivationstechnischen Gründen, ist beim Bestimmen, wie hoch hinauf soll ich... Oder beim Hike and Fly ist ja die Entscheidung, wann bin ich hoch genug, um zu starten, um in die Thermik einzusteigen.

[00:30:59] Und da habe ich mir noch eine Regel eingebastelt, die nicht mit dem Thermikeinstieg oder ob die Sonne schön reinschneit oder ob es ein labiler Tag ist. Und zwar ganz einfach, ich will nicht am gleichen Ort nochmals hochlaufen müssen, sondern ich gehe mindestens, wenn es geht, wenn es nicht dadurch gefährlicher wird, dann laufe ich mindestens so weit hoch, dass ich so weit gleiten kann, auch wenn keine Thermik ist, damit ich zumindest den Nachbarberg hochkraxeln kann, wenn es nicht funktioniert hat. Das hat für meine Motivation enorm viel ausgemacht. Ein Abgleiter zum nächsten Berg, das stört mich nicht. Ein Abgleiter... Um nach fünf Stunden wieder am selben Ort zu stehen und dann wieder dort rauf, das habe ich versucht zu vermeiden.

[00:31:50] **Lucian Haas:** Du hast vorhin mal was Interessantes gesagt, wo du sagtest, ja, mit dieser körperlichen Unversehrtheit, also gesund bleiben, sich nicht zu verletzen oder dieses Verletzungsrisiko nur einzugehen, wenn es sich lohnt. An welcher Stelle würdest du sagen, lohnt es sich, ein Verletzungsrisiko einzugehen, um bei einer solchen Tour weiterzukommen?

[00:32:09] **Rico Chandra:** Also dieselbe Frage stellt sich. Wie lohnt es sich beim Gleitschirmsport überhaupt? Wir gehen ein gewisses Verletzungsrisiko ein. Die meisten meiner Freunde, die zehn Jahre Intensivgleitschirm geflogen sind, die haben auch irgendwann einmal Wirbelbrüche erlitten. Zumindest kommt es mir so vor. Also diese Abwägung, die machen wir. Wir gehen ein gesundheitliches Risiko ein. Und die Frage, wann lohnt es sich für mich eben auf dieser Reise, wenn es keine deutliche Zeitersparnis... Ja, ich habe es halt abgewogen.

[00:32:51] Erstens, häufig ist es ja am Startplatz. Starte ich oder starte ich nicht? Wie schlimm ist es, wenn ich jetzt nicht starte? Wie schlimm ist das? Und manchmal war die Situation so, ja, ich könnte jetzt starten. Einen Wahnsinns-Thermikflug wird es sowieso nicht geben. Also, ja... Verspiele ich nicht so viel, wenn ich jetzt auf diesen Start verzichte und zu Fuss gehe, weil es wäre sowieso ein Abgleiter gewesen, dann lohnt es sich vielleicht nicht. Wenn es aber ein... Was es häufig gab, waren Startplätze an thermisch aktiven Tagen, wo ich wusste, ja, wenn ich gut in die Luft komme, dann kann ich vermutlich eine Stunde, zwei, drei fliegen.

[00:33:37] Das heisst, es wird sich lohnen, in die Luft zu kommen. Aber das Problem, das ich häufig hatte, ist, der Wind ist ziemlich stark von irgendeiner Seite und ich muss in die andere Richtung. Also, ich muss irgendwo gescheit starten und schlussendlich durch ein ziemlich starkes Lee hindurch. Eben solche Lee-Abschätzungen habe ich viel gemacht und ein bisschen das probiert, vernünftig zu machen. Also alle Windmessstationen angeschaut in der Region sind die einigermassen in einem vernünftigen Bereich, wenn ich ins Lee fliege. habe ich nachher 300 Meter Platz unter mir oder bin ich gleich über dem Gelände, habe ich einen Fluchtweg?

[00:34:23] Diese Art von Überlegungen und dann auch auf mein Bauchgefühl gehört. Und manchmal hat es mir gesagt, ja, das hast du im Griff und es ist effektiv eine nicht so gefährliche Situation, wie du das jetzt empfindest. Oder, ja, nein, das lohnt sich nicht. Das spart mir im besten Fall zwei Stunden. Das bringt es nicht. Ich gehe zu Fuß.

[00:34:49] **Lucian Haas:** So wie du das jetzt alles erzählst, scheinst du ja ein sehr systematischer Mensch zu sein. Woher kommt das?

[00:34:58] **Rico Chandra:** Ich weiß es nicht. Ich war das noch nicht. Ich war nicht immer so. Die Leute, die mich in meiner Jugend kannten, die haben mich nicht... Ich habe schon früher angefangen mit Fliegen, mit 15. Und ich glaube, mein damaliger Fluglehrer, der hat mich ganz sicher nicht als systematisch, sondern als...

[00:35:21] **Lucian Haas:** Warst du damals Draufgänger?

[00:35:23] **Rico Chandra:** Ja, Draufgänger und vermutlich auch unüberlegt, würde ich sagen, aus meiner jetzigen Perspektive. Aber verletzt hast du dich in dieser Zeit nie? Nein, verletzt habe ich mich nie. Und da bin ich auch richtig stolz darauf. War das dann Zufall, wenn du

[00:35:40] **Lucian Haas:** anfangs sagst, du warst Draufgänger? Ich

[00:35:42] **Rico Chandra:** glaube, in den ersten zehn Jahren war es wahrscheinlich schon eine Portion Glück, dass ich mich nicht verletzt habe. Jetzt spielt Glück natürlich immer eine Rolle, aber ich bin jetzt schon sehr systematisch im Eingehen von Risiken. Ich mache auch nach den meisten Flügen ein mentales Debriefing, um abzuchecken, gab es da wirklich gefährliche Situationen oder nicht? Und was kann ich besser? Ich kann alles machen, um gefährliche Situationen zu vermeiden. Also jetzt bin ich da auch systematisch. Früher, ja, ich glaube, ich hatte schon Glück, dass mir nichts Ernsthaftes passiert ist.

[00:36:24] **Lucian Haas:** 2003, soweit ich das gelesen habe, warst du ja mal im Himalaya und hast da auch eine große Expedition gemacht, bis an den hohen Bergen, bis 6000 Meter und so weiter geflogen. Hast du damals auch schon so eine Risikoeinschätzungsbrille da gehabt oder warst du da wirklich auch damals noch anders? Ich

[00:36:43] **Rico Chandra:** glaube, da war ich schon anders unterwegs, aber nicht unbedingt unüberlegt. Also ich hatte damals schon einige Erfahrungen und je mehr Erfahrung, das sieht man, was alles schiefgehen kann. Ich war da nicht draufgängerisch unterwegs, aber ich habe mich niemals so systematisch mit der Sicherheit auseinandergesetzt wie jetzt. Das waren Freunde von mir nach der Uni, das waren Profiberksteiger und die hatten eine Erstbegehung im Himalaya zum Ziel und ich habe gedacht, das klingt spannend, ob ich als Koch mitkommen kann und die haben gesagt, nein, wir haben einen Koch, aber nimm doch deinen Gleitschirm mit.

[00:37:28] Und die Idee fand ich total bekloppt und zwei Wochen später habe ich mich dann entschieden, dass ich mit dem Gleitschirm mitgehe. Aber das war nicht draufgängerisch, das war nicht so. Das war schon seriös.

[00:37:45] **Lucian Haas:** Bist du denn damals im Himalaya nur mit denen auf diesen einen Berg draufgestiegen oder hast du dann gesagt, jetzt bin ich schon mal hier und jetzt reise ich auch noch länger da?

[00:37:55] **Rico Chandra:** Ja, ich habe den Freunden geholfen beim Materialtransport und ich hatte gleich oberhalb vom Basislager einen Startplatz, von dem ich aufdrehen konnte. Bis über 6 '000 Meter. Und ich habe da meine kleinen Flüge gemacht, nicht Streckenflüge, so wie wir das heute sehen, von Brad Sander und diesen oder den Franzosen im Himalaya, aber mal ins Nachbartal und zurück und schon den Schlafsack und Notausrüstung dabei gehabt, aber keine richtigen Streckenflüge. Und nachher bin ich, nach der ganzen Expedition, bin ich noch ein bisschen, nach Bir gegangen und dort ein bisschen Biwak-Fliegen gegangen mit einem Freund.

[00:38:48] Aber nicht so wie jetzt, dieses Biwak-Fliegen hier. Das war niemals so. Und damals waren auch nicht viele Piloten in Bir. Das war noch sehr überschaubar in dieser tibetischen Kolonie.

[00:39:03] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt mal diese beiden Sachen vergleichst, da liegen jetzt fast 17 Jahre dazwischen, aber du ein anderer Mensch, aber auch eine andere Fliegerei damals, anderes Gebirge, anderer Anspruch. Wenn du diese beiden Reisen vergleichst, würdest du sagen, oder du müsstest dich jetzt entscheiden, was würdest du nochmal machen wollen? Lieber dieses große ferne Abenteuer, weil auch Himalaya oder sowas, oder lieber so ein Hike and Fly, wo du sagst, Alpengebiet, eigentlich das, was du von deinen großen Streckenflügen her auch kennst, aber nochmal auf eine ganz andere Weise sich dem zu nähern?

[00:39:37] **Rico Chandra:** Schwierige Frage. Die Himalaya-Expedition, das war ganz toll. Und ich würde das nie missen wollen. Aber wenn ich jetzt entscheiden müsste, dann nochmal so eine Hike and Fly-Reise in Europa. Das ist wirklich enorm befriedigend. Und doch, das hat mir jetzt enorm viel gegeben. Wenn ich entscheiden müsste, dann fürs Hike and Fly.

[00:40:02] **Lucian Haas:** Von dieser Reise, die du jetzt gemacht hast, gibt es denn da ein besonderes Erlebnis oder so, wo du sagst, das hängt mir wirklich auch noch so nahe, ach, du hast jetzt gar nichts unbedingt mit Fliegerei oder sonst was zu tun hast, aber wo du sagst, allein dafür hat sich diese Reise gelohnt?

[00:40:18] **Rico Chandra:** Es gab immer wieder solche Momente, die mich immer wieder daran erinnern haben, wie fantastisch das ist, was wir jetzt machen. Also das Gefühl, es sind eigentlich zwei Momente, die ganz speziell sind. Das eine ist, gerade beim Start, wenn man den Druck vom Schirm auf den Gurten, spürt und das Gewicht dem Schirm anvertraut, diesem Druck anvertraut, das finde ich ein ganz tolles Gefühl. Und der zweite Moment ist, nach dem Start in die Thermik eindrehen und langsam den Startplatz zu überhöhen. Ich weiss, als ich mit dem Fliegen angefangen habe, war das immer ein magischer Moment.

[00:41:06] Und auf der Reise auch habe ich das immer empfunden, als hätte ich jetzt, wenn ich jetzt irgendwie ein ausserordentliches Glück gehabt hätte, einen Free Lunch erhalten oder irgendwie ein Sechser im Lotto, dieser kleine Thermikschlauch, dass diese Glücksmomente, die wir wahrscheinlich alle am Anfang unserer Fliegerkarriere sehr zu schätzen gewusst haben, die habe ich auf der Reise sehr, sehr intensiv erlebt und wieder zu schätzen gelernt.

[00:41:43] **Lucian Haas:** Das heisst, genau solche Momente sind auch das, wo du sagst, das fehlt dir eigentlich bei dem, oder im Nachhinein hast du es vielleicht festgestellt, das ist das, was einem vielleicht beim XC-Fliegen manchmal merkt, weil man diesen vielleicht kleinen Moment auch gar nicht wertschätzt, sondern nur sagt, ah, jetzt geht es hier hoch, wo ist mein nächster Wendepunkt oder wo muss ich jetzt, wie und was und so, und bin ich schnell genug, soll ich jetzt schon aus der Thermik raus oder was auch immer man da für Entscheidungen treffen muss.

[00:42:06] **Rico Chandra:** Genau, beim Streckenfliegen stellt man ja nicht die Frage, oder häufig nicht mehr die Frage, komme ich rauf, sondern man geht davon aus, um diese Zeit starte ich und dann, ja, logisch komme ich rauf. Und wenn man mal nicht raufkommt und absäuft nach dem Start, dann ist man, ich bin dann etwas verdattert, dass das mir passiert. Also dann ist man enttäuscht und was soll denn das, wieso bin ich jetzt abgesoffen? Und beim... Hikenfly war es wirklich diese angenehme Überraschung. Ah ja, das trägt schon wieder tatsächlich und dann sieht man, dass an den miserabelsten Tagen immer noch teilweise erstaunlich viel drin liegt.

[00:42:55] Also nicht an den miserabelsten Tagen, aber an den mediokeren Tagen doch auch Kilometer zu machen sind und das fühlt sich gut an.

[00:43:04] **Lucian Haas:** Sind das vielleicht sogar letzten Endes die fast faszinierenderen Flugerfahrungen, wenn man merkt, es muss nicht immer von unten rausballern und man kann schnell fliegen, sondern dieses manchmal vielleicht wirklich so Nullschieber entlanghangeln an irgendwelchen kleinen Talflanken, man kommt nur ganz langsam voran, aber dass es das trotzdem dieses, also allein deswegen dieses Erleben auch so stark intensiviert?

[00:43:28] **Rico Chandra:** Das kann schon sein und ich glaube die Abwechslung, also der Gegenpol, der Kontrast zum normalen Schreckenfliegen, das macht es wirklich spannend.

[00:43:41] **Lucian Haas:** Und was war das Riskanteste, was du auf der Reise erlebt hast? Wenn du sagst, du bist ja einer, der sehr stark auf Risikominimierung offenbar aus ist, aber was hast du trotzdem vielleicht als riskanten Moment erlebt?

[00:43:53] **Rico Chandra:** Ich glaube einer der intensivsten Momente, objektiv war er nicht so gefährlich, aber sicher intensiv von der Anspannung her, das war am Ende der Reise dieser Flug von Kobala bei Tolmin in Slowenien bis hier in den USA. Das ist in die Ebene von Ljubljana. Dieser Flug, das sind zwar nur 50 Kilometer oder so, aber es geht über Gelände, das wirklich schrecklich unlandbar aussieht, so slowenische, enge Gebirgstäler mit Wald und keinen Landeplätzen und Wind aus allen Richtungen. Am Morgen hat noch diese Bora, dieser Nordföhn oder was das ist, geblasen.

[00:44:41] Ich hatte da wirklich etwas Angst, ich war angespannt. Als ich mich am Startplatz vorbereitet habe, ist ein Gleitschirm noch abgestürzt und das hat ziemlich schrecklich ausgesehen. Da war ich wirklich angespannt und es war auch die letzte Herausforderung auf der Reise. Ich habe auf dieser Reise einen enormen Tunnelblick gekriegt. Als ich mir eigentlich nur noch Sorgen gemacht habe über Abschnitte der Reise und gar nicht mehr über mein Leben ausserhalb von dieser Reise. Irgendwann habe ich festgestellt, ich habe gar keine Sorgen mehr ausser diesen Abschnitt und diesen Abschnitt.

[00:45:31] Das war jetzt der letzte Abschnitt und irgendwann einmal habe ich gemerkt, jetzt kommen wieder Landeplätze und ich komme dem Ziel näher. Da ist der Flughafen von Ljubljana. Dann habe ich gemerkt, jetzt habe ich diese letzte Herausforderung, auf die ich so gespannt war und auch angespannt, überwunden. Jetzt habe ich ja gar keine Sorgen mehr. Das war ein ganz toller Moment. Das war wirklich eine grosse Spannung, die sich gelöst hat. Wirklich riskant war es nicht unbedingt, weil das waren bewaldete Täler und den Schirm hindurch. In einem Baum hängen, das wäre ja noch immer noch gegangen. Ich wollte das verhindern und deswegen war ich angespannt.

[00:46:18] Aber das ist ja nicht letzten Endes ultra gefährlich oder das Risiko einer Baumlandung. Da gibt es schon ein Verletzungsrisiko, aber das ist nicht unbedingt so hoch, wie sich das anfühlt, wenn man über so ein bewaldetes Tal fliegt.

[00:46:35] **Lucian Haas:** Wie ist das, wenn man nach so einer wochenlangen Reise, du warst fast vier Wochen da unterwegs, wenn man so sagt, in diesen Wochen ist ja nur der Weg das Ziel. Man macht halt immer nur diese kleinen Schritte und du sagst auch, ich war eigentlich in diesem Moment und es zählte nur noch, alle andere Sorgen waren verflogen, es zählte quasi nur noch der Moment und dann kommst du, Jubelianer, da an und plötzlich ist aus dem, der Weg ist das Ziel, ist plötzlich das Ziel, Jubelianer, das Ziel geworden und du bist angekommen und du weißt, dass diese Reise ist jetzt am Ende. Warst du in dem Moment dann vielleicht nach dem ersten Ding sagen, ich muss mir jetzt keine Sorgen machen. Ich muss mir keine Sorgen mehr wegen dem Abschnitt machen, aber warst du danach erleichtert und hast dich gefreut darüber oder war da auch so eine Trauer, dass man sagt, wow, eigentlich ging es mir jetzt vier Wochen lang so sorgenfrei gut,

[00:47:22] das hätte ich eigentlich gerne noch viel länger?

[00:47:24] **Rico Chandra:** Es war wirklich eine große Freude angekommen zu sein und ich habe mich gefreut, wieder nach Hause, mein Zuhause, wieder kochen in meiner Küche, schlafen in meinem Bett, meine Leute wieder zu sehen. Ich habe mich wirklich gefreut, wieder nach Hause zu fahren. Ich habe dann wie Stall dran gekriegt. Ich hatte ursprünglich vor, noch ein paar Tage in Jubelianer zu bleiben und Freunde zu treffen und mit denen zu feiern. Die waren dann in Quarantäne und die konnte ich nicht treffen und dann habe ich gedacht, ja, dann nehme ich den Zug und da war gleich ein Bahnhof mit einem direkten Zug nach Zürich.

[00:48:14] Da habe ich gedacht, ja, das wäre jetzt fein, wieder in Zürich zu sein und dort ein Bier trinken zu gehen und dann habe ich mich wirklich gefreut, wieder nach Hause zu fahren.

[00:48:24] **Lucian Haas:** Du hast ja 1992 mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Das heißt, du fliegst jetzt fast 30 Jahre, hast wahrscheinlich über die Jahre eine ungeheure Erfahrung angesammelt. Was hast du jetzt bei so einer Hike-and-Fly-Tour noch quasi für dich Neues gelernt, wo du sagst, wow. Geht es mit dem Gleitschirmfliegen ja immer noch weiter?

[00:48:45] **Rico Chandra:** Das Phänomen, dass es mit dem Gleitschirmfliegen immer noch weitergeht, das ist ja wirklich unglaublich. Welcher Sport auf der Welt gibt es, wo man nach 10, 20 Jahren immer noch so viel dazulernen kann? Dazu kommt auch die Entwicklung der Gleitschirme, des Materials. Man macht immer noch Fortschritte. Ich habe das Gefühl, dass ich in diesem Jahr so viel gelernt habe wie zu den Ausbildungszeiten. Ich glaube, das ist wirklich ganz toll in unserem Sport. Das wird total unterschätzt, wenn man Menschen, die nicht fliegen, eine Sportart empfehlen sollte.

[00:49:31] Die meisten Sportarten kommt man irgendwo an eine Grenze, wo man nicht mehr weiterkommt, wenn man nicht mehr und mehr jeden Tag trainiert. Und selbst dann ist man irgendwann einmal 30 Jahre alt und gehört nicht mehr zu den Jüngsten und ist dann langsam wieder weg vom Fenster. Das ist bei unserem Sport ganz toll. Jetzt, was habe ich beim Hike und Fly gelernt, spezifisch? Ich weiss es nicht, aber ich habe das Gefühl, Selbstvertrauen. Ich glaube, ich habe fliegerisch mehr Selbstvertrauen gekriegt, dass man eben ein Sportgerät hat, in dem man enorme Distanzen zurücklegen kann. Also wenn es sein muss, zu Füßen mit dem Gleitfirm über Ländergrenzen hinweg und dass das wirklich auch über lange Distanzen funktioniert.

[00:50:25] **Lucian Haas:** Gibt es denn auch, ich meine, das sind jetzt so die, wie soll man das sagen, mehr so das Umfeld der Fliegerei. Aber gibt es auch flugtechnisch Geschichten, wo du merkst, da kommst du auch trotz deiner großen Erfahrung immer noch weiter? Oder sagt man irgendwann, die Grundtechniken, was Thermik pflegen, wegen sonstiges starten, irgendwas, eigentlich das beherrsche ich jetzt alles, das gilt es jetzt halt nur noch auf die einzelnen lokalen Verhältnisse anzupassen. Oder gibt es da immer noch Sachen, wo es plötzlich so schnackelt und man dann sagt, jetzt verstehe ich, wie hier der Hase läuft oder wie hier der Tibora weht oder was auch immer?

[00:50:58] **Rico Chandra:** Also verstanden habe ich noch beides noch nicht. Aber ich glaube, enorm dazugelernt habe ich im Fliegen mit Zweileinern. Also das beschleunigt Fliegen und dann den, an den B-Gurten fliegen, das habe ich erst in den letzten zwei Jahren gelernt. Und ich glaube, da kann ich immer noch viel mehr dazulernen. Ich benutze das immer mehr, fliege immer mehr beschleunigt. Also da ist enorm viel dazugekommen. Dann, ich bilde mir ein, dass ich besser geworden bin, den Schirm, die Thermik suchen lassen bin, den Schirm fliegen lassen. Und der fliegt dann automatisch auf die Thermik zu.

[00:51:43] Ich weiss dann nicht mehr so genau, was der Schirm ist und was Intuition ist und wie die beiden zusammenspielen. Aber es gibt irgendwie dieses Element von, man kann es nicht genau erklären, aber eine magische Anziehung nach rechts oder nach links und dort hat es dann effektiv Thermik.

[00:52:06] **Lucian Haas:** Dem gibst du dann auch nach. Das ist so wie so ein eigener Thermik

[00:52:09] **Rico Chandra:** Thermik Thermik. Das ist der Technik-Sinn,

[00:52:10] **Lucian Haas:** den man dann entwickelt. Oder wie kann man sich das vorstellen? Ich

[00:52:13] **Rico Chandra:** gebe dem nach. Ich gebe dem nach. Vielleicht bilde ich mir das Ganze auch ein. Aber ich habe das Gefühl, dass darauf zu hören, dass da bin ich viel besser geworden. Und das war auch sehr ertragreich in den letzten paar Jahren. Also das ist auch so im Fliegen, in Flachlandfliegen, in Brasilien, in Kaiko, ist das ganz extrem, wenn man da so am Morgen um sechs startet und irgendwie... Das Ganze sieht flach aus, aber man hat das Gefühl, da hat es was. Oder ich muss jetzt mehr nach links oder was auch immer. Also da habe ich bestimmt meinen Flugstil verändert. Ich bin in den letzten vier Jahren jedes Jahr in ein SIKU gegangen, in ein Sicherheitstraining.

[00:53:04] Ich habe da noch enorm viel zu lernen, aber ich habe das Gefühl, dass ich da auch enorm viel gelernt habe.

[00:53:13] Dann flugtaktisch mache ich mir viel mehr Gedanken als früher. Da habe ich auch jetzt viel mehr Austausch mit einerseits in der Liga. Es gibt von der Schweizer Gleitschirmliga viele. Es gibt jetzt diese XC-Liga und da gibt es viel Austausch. Ich bin bei Alps Freeride dabei. Wir sind in Gleitschirm. Wir sind im Gleitschirmclub und da sind sehr gute Piloten dabei, von denen ich sehr viel lernen kann. Dieser Austausch ist auch neu für mich. Ich bin in den letzten 28 Jahren häufig auch immer alleine unterwegs gewesen beim Fliegen, weil viele meiner Freunde entweder aufgehört haben zu fliegen oder Gleitschirmfluglehrer geworden sind und deswegen keine Zeit hatten, fliegen zu gehen.

[00:54:07] Jetzt habe ich seit ein paar Jahren enorm viel Austausch mit anderen Piloten und von denen lerne ich schon auch sehr viel.

[00:54:16] **Lucian Haas:** Das hatten wir ja vorhin schon mal. Du bist ja so ein sehr systematischer Mensch. Merkst du auch manchmal, dass dir vielleicht dieses stark systematische Denken, was du hast und du sagst auch viel, ja, das versuche ich zu durchdenken und sonst was, dass dir dieses Denken manchmal beim Fliegen quasi dich behindert, dir irgendwie entgegensteht, dein Bauchgefühl dämpft und sagt, scheiße, hätte ich mal doch mal einen Bauchgefühl. Hast du das Bauchgefühl gehört oder sowas?

[00:54:39] **Rico Chandra:** Ich denke, wo es vor allem eine dämpfende Wirkung hat, ist bei mir eben, wenn man zum Beispiel Streckenfliegen geht und dann nach drei Stunden am Boden steht und dann nicht nochmals hochgeht. Also so beim, ja, dass ich nicht meinem Gefühl der Freude, dem folge ich vielleicht nicht immer konsequent. Und da habe ich aber auch jetzt, wieder ein paar tolle Leute kennengelernt, die gehen, die saufen ab und laufen auf den nächsten Berg hoch und weiter geht's und das habe ich jetzt auch angefangen und das ist ein tolles Gefühl, weil wir fliegen ja, es geht ja um nichts, wir fliegen ja für uns und wir fliegen, weil wir Freude haben am Fliegen und auch an diesem Gefühl, die Gesetze der Physik zu überlisten.

[00:55:38] Und diese Freude, die ist nicht weg, wenn es Nachmittag ist und am Vormittag ein Streckenflug nach 80 Kilometern oder 20 Kilometern zu Ende gegangen ist.

[00:55:50] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt deine ganze Erfahrung mal so zurückblickst über die ganzen vielen Jahre, wenn jetzt einer dich fragen würde oder wenn du einen jungen Piloten, die Ausbildung hat er schon, aber jetzt soll es weitergehen, was würdest du ihm raten, wie kann man sich als Gleitschirmflieger am besten weiterbilden?

[00:56:08] **Rico Chandra:** Also es sind ein paar Sachen, die ich jemandem raten würde in solcher Situation. Das Wichtigste ist die Freude am Fliegen, diese zu kultivieren und da keine Kompromisse machen, wenn es ins Kompetitive reingeht. Das Kompetitive kann ein grosser Ansporn sein, aber es soll nicht ein Dämpfer sein. Das Zweite ist zu wissen.....dass man enorm gut werden kann in kurzer Zeit, wenn man ganz viel fliegt und sich viel austauscht mit anderen. Ich glaube, der Liga-Beitreten ist sicher eine gute Idee, Wettkämpfe zu fliegen.

[00:56:54] Man sieht, bei den Wettkämpfen lernen Piloten enorm viel. Mir liegt das nicht. Ich kriege Platzangst, wenn jemand im selben Thermikschluss ist, aber ich würde sicher anfangen, einen Wettkampf zu fliegen oder das als Ratschlag zu geben, wenn jemand viel lernen will. Und ganz wichtig, der Gleitschirmsport ist ein wahnsinnig toller Sport, aber es lohnt sich nicht, sich zu verletzen. Also dieses Risiko in Kauf zu nehmen, dass ich mir in den nächsten zehn Jahren den Rücken brechen werde, das sollte nicht geschehen. Also ich bin jetzt... Es ist immer noch etwas verblüfft, dass wir so viele Unfälle haben.

[00:57:44] Und ich glaube, diese Unfälle haben wir, weil wir zu aggressiv, weil jeder von uns etwas zu aggressiv daran rangeht. Und wenn wir ein bisschen die Dynamik rausnehmen würden und etwas mehr auf sicher fliegen würden, dann hätten wir, glaube ich, deutlich weniger Unfälle. Weil, verstehe mich nicht falsch, ich finde es ein wahnsinnig toller Sport. Aber ist er wirklich so toll, dass ich meinen Rücken dafür eintauschen würde? Nein, das glaube ich nicht. Und sich belügen und sagen, ja, mir passiert es nicht, weil ich fliege viel besser als alle anderen, das ist auch ziemlich heikel. Und diese Balance zu finden und zu sagen, okay, es soll Spass machen,

[00:58:33] aber es darf nicht übertrieben gefährlich sein. Ich passe mal. Und das würde ich schon probieren, möglichst früh mit auf den Weg zu gehen.

[00:58:43] **Lucian Haas:** Wie viel Erfahrung müsste man oder sollte man haben, um so ein Hike-and-Fly-Abenteuer zu starten, wie du es gemacht hast?

[00:58:52] **Rico Chandra:** Schwierig zu sagen. Ich glaube, das ist nicht etwas, was enorm viel Erfahrung braucht. Ich glaube, wenn jemand sich zutraut, Startgelände zu beurteilen, sich zutraut, Landegelände zu beurteilen und sich die Selbstdisziplin zutraut, im Zweifelsfall auf Nummer sicher zu schalten, dann ist das zugänglich auch für jemanden, der oder die noch nicht lange fliegt. Ich glaube, es steht und fällt mit diesen drei Sachen, Startbedingungen beurteilen können, Landeverhältnisse beurteilen können und die Disziplin zu sagen oder die Grösse zu sagen, es ist ein

Hike-and-Fly-Abenteuer, das nicht fliegen können, ist ein integraler Teil davon.

[00:59:46] Wenn es ein zu grosses Risiko gibt, dann starte ich nicht.

[00:59:50] **Lucian Haas:** In den vier Wochen, die du unterwegs warst, wie häufig hast du wirklich an Startplätzen, wo man vielleicht hätte starten können, dann letztendlich doch gesagt, nee, ich verzichte auf den Flug?

[01:00:03] **Rico Chandra:** Vielleicht dreimal. Es sind etwa dreimal, die mir jetzt gerade sofort in den Sinn kommen. Vielleicht waren es auch noch mehr. Aber es gab auch das andere, dass ich fliegend unterwegs war und dachte, ja, das ist jetzt mal genug für heute, ich gehe mal landen. Oder dass ich dachte, ja, diese Wolken, die sehen jetzt genug bedrohlich aus, ich gehe mal landen. Die Faustregel, die ich da verwendet habe, ich weiss nicht, ob sie korrekt ist. Ich stelle mir so Hypothesen auf, die ich irgendwie, vielleicht weiss ich das auch von einem Dani, meinem ersten Fluglehrer, die Faustregel bei Gewitter und so, die ich verwende, ist, wenn ich senkrecht oberhalb noch blauen Himmel sehe, dann geht es noch.

[01:00:52] Klar, da soll sich jetzt niemand einfach darauf beharren. Aber es ist vielleicht eine vernünftige Hypothese, um ein paar Jahre mit sich herumzutragen und zu prüfen, stimmt das? Stimmt das nicht? Stimmt das? Stimmt das nicht? Das kann man auch prüfen vom Landeplatz aus, vom Boden aus. Und ich habe für mich viele solche Faustregeln und Hypothesen und bis jetzt hat das ziemlich gut funktioniert mit diesen Faustregeln. Das ist irgendwie quantitativer als einfach das Bauchgefühl, jetzt habe ich genug, jetzt ist mir die Wolke zu schwarz. Irgendwie probieren zu quantifizieren und dann messen, ob das auch wirklich stimmt.

[01:01:39] **Lucian Haas:** Was ist deine Lieblings-Faustregel?

[01:01:46] **Rico Chandra:** Wenn es zum Starten geht, dann geht es auch zum Fliegen. Das soll jetzt niemand als Faustregel annehmen, ohne diese Hypothese mal ein paar Jahre mit sich herumzutragen und zu testen, ob das wirklich stimmt. Aber mit solchen Faustregeln komme ich zumindest, ja, einer gewissen Messbarkeit näher, als wenn ich einfach nur sage, ich weiss auch nicht, warum, aber ich starte jetzt nicht.

[01:02:17] **Lucian Haas:** Vielleicht sollte man bei solchen Faustregeln zumindest noch hinterherschieben, solange man davon ausgeht, dass die Wetterverhältnisse sich in der nächsten halben Stunde oder sowas nicht maßgeblich verändern. Ja, klar. Fliegen kann man in dem Moment, in dem man gestartet ist, aber es kann ja sein, dass viertel Stunde später irgendwie der Super-Föhn-Durchbruch da ist und dann sagst du, scheisse.

[01:02:38] **Rico Chandra:** Absolut. Ich möchte auch wirklich nicht, dass diese Faustregeln irgendjemand nimmt, um danach zu fliegen oder zu leben. Was ich sage ist, es bringt durchaus etwas, solche Faustregeln als Hypothesen mit sich herumzutragen und zu bewerten über die Jahre. Und dann schärft man schon das Verständnis dafür, was jetzt noch machbar ist, welches Lee ist noch fliegbar und so weiter. Gibt

[01:03:06] **Lucian Haas:** es eine Faustregel, die du irgendwann mal gedroppt hast, weil du festgestellt hast, da habe ich jetzt 20 Jahre lang dran geglaubt, aber scheisse, es funktioniert doch nicht? Oder die lässt man besser lieber außen vor?

[01:03:18] **Rico Chandra:** Ja, die Faustregel, irgendwie kann man dann schon immer landen, die habe ich gedroppt.

[01:03:26] Ich weiss nicht, ob ich, also ich habe die nie befolgt, aber als Hypothese herumgetragen und das sagt man ja auch, im Gespräch mit Freunden, irgendwie geht es ja dann immer zum Landen. Logisch, weil diejenigen, die dabei gestorben sind, die sind nicht mehr da, um mitzureden. Aber ich habe diese Faustregel, also ich will wirklich den Landeplatz sehen, entweder direkt im Gleitwinkel oder wissen, dass er da ist. Sonst fliege ich da eigentlich nicht rein.

[01:03:57] **Lucian Haas:** Kommt dieses Denken in Faustregeln und zu sagen, ja, das stelle ich mal als Hypothese so in den Raum und verfolge das mal eine Weile, hängt das auch mit deiner Tätigkeit zusammen? Du bist Physiker, hast sogar eine Weile mal in der Forschung gearbeitet, hast am CERN diesen Teilchenbeschleuniger in Genf gearbeitet und sowas. Hängt das auch damit zusammen, dass du sagst, ich denke gerne in solchen Systemen? Und wenn ja, hat dir das oder hat dir die Physik und dieses Denken da heraus, würdest du sagen, hat dir das irgendwie etwas in der Fliegerei schon geholfen?

[01:04:31] **Rico Chandra:** Wahrscheinlich ist es andersrum. Die Anziehung für die, die Physik kam aus dem gleichen Grund, wie meine Anziehung für so Faustregeln und Systematik. Also das ist nicht, dass mir mal Physik beigebracht wurde und daher muss ich jetzt Regeln auf alles anwenden, sondern das hat mich interessiert, weil da ein paar Regeln, Hypothesen aufgestellt wurden in der Physik und die ziemlich gut dann verworfen oder bestätigt wurden. Und die zweite Frage, die von dir

[01:05:05] **Lucian Haas:** war. Ja, ob dir dieses quasi aus der Physik oder dieses regelhafte Denken.

[01:05:10] **Rico Chandra:** Ob mir das fürs Fliegen was gebracht hat? Ich weiss es nicht. Ich glaube schon, weil es gibt ja ziemlich viel Physik in unserem Sport, also die Meteorologie oder auch die Schirmdynamik, die Mechanik, das Ganze. Ich denke schon, dass das was nützt. Aber wenn ich vergleiche mit, mit Freunden, die absolut keine Physiker sind, aber sehr gut fliegen, die haben auch ein hervorragendes Verständnis von Meteorologie, von Mechanik, von diesen physikalischen Aspekten des Sports und ich glaube nicht, dass ich denen etwas voraus bin, wenn ich mit denen diskutiere.

[01:05:58] **Lucian Haas:** Das heisst, man muss kein Physiker sein, um ein wirklich guter Pilot zu werden. Definitiv nicht. Was ist für dich ein guter Pilot? Es

[01:06:05] **Rico Chandra:** gibt ein paar Piloten, von denen, ich glaube, die haben einfach irgendeinen speziellen Sinn. Und wenn ich mit denen zusammenfliege, habe ich nicht das Gefühl, dass sie sich überhaupt Gedanken machen, dass sie in 20 Minuten am Boden stehen könnten, weil sie mit so viel Selbstvertrauen fliegen und so originelle Routen wählen und tolle Linien zeichnen in den Himmel und ein Gespür dafür haben. Es gibt ein paar, die haben das wirklich intuitiv total gut drauf. Das hast du dann aber nicht, wenn

[01:06:47] **Lucian Haas:** du das jetzt so sagst?

[01:06:48] **Rico Chandra:** Also wenn ich diesen Piloten zuschaue, so Dominik Rohne, ein guter Freund von mir, oder Sebastian Wenz, mit dem ich dieses Jahr viel geflogen bin, wenn ich den zuschaue, also die haben definitiv eine Gabe, die ich nicht habe.

[01:07:04] **Lucian Haas:** Wenn man jetzt aber deine Stellung beispielsweise im XContest anguckt, wie gesagt, du bist jetzt auf Platz zwei in der Serienklasse und sowas, muss man ja vielleicht diesen Sinn auch gar nicht haben, um trotzdem sehr erfolgreich fliegen zu können.

[01:07:16] **Rico Chandra:** Ich glaube, vielleicht hat sich bei mir so ein gewisser Sinn auch entwickelt, einfach weil ich früh angefangen habe und schon lange dabei gewesen bin. Dass ich jetzt hoch im XContest bin, das war gar nicht so. Das habe ich nicht geplant. Nein, ich war in Brasilien im Oktober und dann ist es mir gut gelaufen, aber nicht an den Tagen, wo alle anderen weit geflogen sind, sondern an so miserablen Blau Thermik-Tagen. Und dann irgendwann einmal wurde ein Bug im XContest behoben und plötzlich war ich da ganz oben auf der Rangliste und habe gedacht, das ist jetzt auch amüsant.

[01:07:59] **Lucian Haas:** Springen wir mal jetzt ganz zum Ende noch mal ein bisschen im Thema. Als Physiker, du führst ja jetzt in Zürich ein eigenes Unternehmen oder führst es mit mit anderen zusammen namens Arctis Radiation Detectors. Worum geht es dabei?

[01:08:14] **Rico Chandra:** Unsere Firma entwickelt Überwachungssysteme für radiologische Bedrohungen. Das heisst, unsere Kunden kommen aus Regierungskreisen international, und setzen diese Systeme ein, beispielsweise an der Grenze, um zu verhindern, dass stark radioaktive Quellen ins Land geschmuggelt werden oder dass Materialien wie Uran oder Plutonium geschmuggelt werden, die für Atomwaffen verwendet werden können.

[01:08:49] **Lucian Haas:** Jetzt seid ihr ja noch ein relativ junges Unternehmen. Wann habt ihr gegründet?

[01:08:53] **Rico Chandra:** Wir haben die Firma 2007 gegründet als Spin-off. Von der ETH Zürich und vom CERN. Aber wir sind nicht das klassische, das typische Hightech-Startup, das mit Venture Capital und so explosiv wächst und dann milliardenwert ist. Was wir machen ist ganz spannend und ganz toll. Und ich glaube, wir leisten einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit. Aber es ist ein wirklich zähes Geschäft. Das ist ein Markt. Unsere Konkurrenten sind vor allem

große amerikanische Rüstungsbetriebe, die börsenkotiert sind. Und gegen die anzukämpfen mit einem Kleinstunternehmen aus Zürich,

[01:09:43] wo die Lohnkosten nicht die tiefsten sind und dann auch Hardware herstellen, das ist wirklich ein schwieriges Geschäft. Und wir hatten ein paar tolle Jahre, aber auch ein paar ganz grosse Herausforderungen.

[01:09:57] **Lucian Haas:** Kann man sich als Chef von so einem kleinen Unternehmen, der dann wirklich in starker Konkurrenz steht und sowas, kann man sich da noch den Kopf und im Grunde auch die Tage freimachen fürs Fliegen?

[01:10:08] **Rico Chandra:** Es ist mir manchmal besser gelungen, manchmal schlechter. Dieses Jahr ist es mir ziemlich gut gelungen. Hat auch ein bisschen mit dieser Pandemie zu tun. Da war etwas mehr Freizeit als sonst. Aber auch wir haben uns vor ein, zwei Jahren, vor einem Jahr entschieden, uns etwas anders aufzustellen, sodass meine Rolle nicht mehr so zentral und allumfassend ist, wie sie vorher war. Und ich habe Kollegen im Team, die wirklich super Arbeit leisten, die die Führung der Firma im Griff haben. Das hat mir auch ermöglicht, jetzt einen Monat lang auf diese Reise zu gehen, ohne Laptop.

[01:10:54] Das war das erste Mal seit, ich weiß nicht wie lange, dass ich keinen Laptop dabei hatte. Das ist nur möglich, weil ich ganz tolle Kollegen habe, die diese Arbeit gemacht haben und das sehr gut gemacht haben.

[01:11:09] **Lucian Haas:** Aber war das dann trotzdem so etwas wie so ein einmaliges Erlebnis? Oder würdest du sagen, das habe ich jetzt, habe ich mal diesen Geschmack von Hike and Fly genossen und diese Freiheit und diese Möglichkeiten, das muss ich im nächsten Sommer gleich nochmal machen? Ich

[01:11:22] **Rico Chandra:** kann mir gut vorstellen, dass ich bald wieder, auf einen Hike and Fly gehen werde. Ich werde ein paar Sachen ändern, vielleicht nicht mehr so lange, vielleicht mal ans Mittelmeer anstatt nach Osten. Doch das kann ich mir gut vorstellen.

[01:11:38] **Lucian Haas:** Das wäre auch arbeitstechnisch bei dir, kannst du das dann so einbauen?

[01:11:41] **Rico Chandra:** Ich will ja mein Leben so gestalten, dass es mir Spaß macht und das würde ich, ja, das wird so gehen.

[01:11:49] **Lucian Haas:** Und wenn du dir jetzt einen besonderen Flug noch wünschen dürftest, wo du sagst, so einen Flug will ich mal erleben, ob er nur ein ganz langer Riesenstreckenflug ist oder so ein ganz besonderer Hike and Fly Flug, was für einen Charakter hätte dieser Flug, wo du sagst, da fühle ich am meisten, das ist Fliegen, das ist diese Freiheit?

[01:12:09] **Rico Chandra:** Das ist eine schwierige Frage, weil die Vielseitigkeit des Fliegens ja genau der Reiz ist. Ich glaube, es gibt schon viele Flüge, die ich gerne wieder oder gerne einmal machen würde, die ich noch nie gemacht habe. Aber was ich wirklich, wenn ich eine Sache auswählen müsste, dann wäre es wieder Ferien mit meinen Clubkollegen von Alpsfreeride in Piedrahita. Zusammen wohnen eine Woche lang, toll fliegen. Das Fliegen ist dort auch sehr abwechslungsreich. Es gibt Berge, es gibt Flachland und teilweise das Gleiche. Beides in einem Flug.

[01:12:55] Ich glaube, das wäre dann der Flug meiner Wahl, so in Flugferien mit Freunden in einem abwechslungsreichen Gelände.

[01:13:05] **Lucian Haas:** Piedrahita, also Zentralspanien, ein bisschen nördlich von Madrid gelegen, ein sehr, sehr schönes Streckenfluggebiet, wo man so einen ganz, ganz langen Ridge längs reiten kann oder eben auch ins Flachland dann rausfliegen kann. Schönes Ziel. Ich wünsche dir, dass du dann bald mal mit Freunden nach Piedrahita kommst oder egal woanders, wo du deine schönen, schönen Flüge machen kannst. Rico, ich danke dir für dieses Gespräch und die Einblicke in Planung und systematische Risikoverminderung bei Hike and Fly und sonstigen Flügen. Ich habe einiges gelernt und wünsche dir damit, dass du damit auch noch weiterhin auf jeden Fall vor allem gesund und munter immer wieder nach unten auf den Boden kommst.

[01:13:41] **Rico Chandra:** Danke vielmal, Lucian Haas wünsche ich dir auch. Und danke vielmal, dass du mich eingeladen hast auf dieses Gespräch.

[01:13:48] **Lucian Haas:** Ja, super, sehr gerne.

[01:13:54] Das war Rico Chandra im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du noch mehr über Ricos Reise erfahren willst, so findest du die Links zu seinem Reiseblog und YouTube-Kanal in den Shownotes zu dieser Podcast-Folge auf Lu-Glidz. Von Podz-Glidz gibt es übrigens schon mehr als 40 Hörstunden an weiteren Podcast-Folgen. Du findest sie in Soundcloud, Spotify, iTunes, Google Podcasts und in vielen weiteren Audiokatalogen. Wenn du keine kommende Folge verpassen willst, dann empfehle ich dir, Podz-Glidz einfach im Podcatcher deiner Wahl zu abonnieren. Wenn du dann auch noch zum Förderer von Podz-Glidz und Lu-Glidz wirst, trägst du mit dazu bei, dass auch künftig noch viele weitere interessante Folgen dort einlaufen werden. Am Ende will ich gerne noch einmal eine Aussage von Rico wiederholen. Was haben wir doch für einen tollen Sport, in dem wir uns selbst nach vielen Jahren noch immer weiter entwickeln können.

[01:14:42] In diesem Sinne, nutzt die Chance und geht fliegen. Ciao.

English

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

Show notes

Rico Chandra traveled from Zürich to Ljubljana by Hike and Fly. In the podcast, he tells how he rediscovered the deep feelings of happiness from flying for himself.

Rico Chandra from Zürich is a hobby musician, but also an experienced paragliding cross-country pilot who can be found high up in the global rankings of the XContest. After 28 years as a pilot, he tried something new for himself this summer.

Instead of chasing XC points, he traveled across the Alps for almost four weeks via Hike and Fly, from Zürich to Ljubljana in Slovenia.

In the podcast, Rico talks less about individual experiences of it (which can be read about in a detailed blog of Rico about this trip), but rather we talk, among other things, about how this different approach to flying has opened up new perspectives and emotional worlds for him in the paragliding cosmos.

Rico is a very safety-conscious pilot and is proud of flying without injury since 1992. His special philosophy on dealing with risks is also a topic.

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

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

Music for this episode:

"Bloody Nose" by Rico Chandra.

Used here in the podcast with personal permission from Rico.

Download: <https://mx3.ch/tracks/1rEF/download>

Rico Chandra traveled from Zürich always eastward to Ljubljana by Hike and Fly. In the podcast, he tells how he rediscovered deep feelings of happiness from flying in the process.

Rico Chandra from Zürich is a physicist, hobby musician, but also an experienced paragliding cross-country pilot who can be found high up in the global rankings of the XContest. After 28 years as a pilot, he tried something new for himself this summer of 2020.

In this episode #39 of Podz-Glitz, Rico tells less about individual experiences of it (which can be read about in a detailed blog about this trip). Rather, we talk about, among other things, how hike-and-fly as a different approach to flying has opened up new perspectives and worlds of feeling for him in the paragliding cosmos.

Do you enjoy listening to Podz-Glitz on your way to the launch site, and maybe hardly skip a single podcast episode? Then you are the ideal candidate to help this project reach new heights. The podcast Podz-Glitz and the blog Lu-Glitz can only survive in the long run if my listeners and readers not only appreciate this offer in principle, but also help to finance it.

Links:

- Music: <https://mx3.ch/ricoforthelostsouls>
- Travel blog: <https://www.paraworld.ch/de/news/reiserueckblicke/rico-abenteuer/>

- Youtube channel: <https://www.youtube.com/channel/UC1uNcwwg4W5j4wlAB8KaMpg>
 - Companies: <https://www.arktis-detectors.com/home/>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/09/podz-glidz-39-go-east.html>

Transcript

[00:00:03] **Rico Chandra:** After launching into the thermals, turn and slowly overfly the launch site. I know, when I first started flying, that was always a magical moment. And on the trip too, I always felt as if I'd somehow been incredibly lucky. Yeah, like hitting the jackpot, this little thermal tube. Those moments of luck that we probably all valued so much at the beginning of our flying careers—I experienced them very, very intensely on the trip and learned to appreciate them again.

[00:00:42] Podz-Glidz,

[00:00:55] **Lucian Haas:** Lu-Glidz podcast.

[00:00:57] **Rico Chandra:** Stories from the

[00:00:58] **Lucian Haas:** paragliding universe. Today with Rico

[00:01:02] **Rico Chandra:** Chandra and

[00:01:03] **Lucian Haas:** Lucian Haas at the microphone.

[00:01:18] That's Rico Chandra performing live with his guitar in a Zurich club. The song is called Bloody Nose. However, Rico's music only provides a brief backdrop for the interesting conversation that makes up episode number 39 of Podz-Glidz.

[00:01:38] Rico is not just a hobby musician, but also an experienced paraglider cross-country pilot. However, this summer he tried something new. Instead of chasing XC points, he traveled across the Alps for almost four weeks via hike and fly, from Zurich to Ljubljana in Slovenia. In the podcast, he talks less about individual experiences—you can read about those in a detailed blog post by Rico about this trip. Rather, we talk, among other things, about how this different approach to flying opened up new perspectives and emotional worlds for him in the paragliding cosmos.

[00:02:14] Rico is a very safety-conscious pilot and is proud to have flown without injury since 1992. His unique philosophy on handling risk is also a topic of discussion.

[00:02:29] Before we dive into the conversation, I want to say thank you once again. Thank you to conversation partners like Rico, whose many layers inspire me and also motivate me to continue with Podz-Glidz, of course. But all the listeners and readers who also love Podz-Glidz and the associated blog Lu-Glidz contribute to my motivation as well. They also support me financially. You help me a lot in developing these projects further and keeping them ad-free, and therefore independent. If you aren't one of the supporters yet, maybe think about whether you don't want to change that. You can find all the necessary information, such as a PayPal link or bank transfer details, on the Lu-Glidz website, specifically on the Support page.

[00:03:09] By the way, how much you might want to give is entirely up to you. For those who are unsure, I recommend a non-binding guideline of one euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glidz.

[00:03:28] Rico, you spent almost four weeks in August traveling from Zurich to Ljubljana in Slovenia on a hike-and-fly adventure. You called the whole thing Go East. You had your Ozone Xeno with you as a glider. That's a two-liner. Is that the right choice for an adventure like that?

[00:03:50] **Rico Chandra:** No. No. No. That was probably a mistake. Not because it's a two-liner, but for various reasons. Well, the pack size of a Zeno isn't suitable for hike-and-fly. It has rods inside that you shouldn't bend. That means the backpack will be somewhat misshapen. It's not ideal for long treks on foot. The weight is one thing, that's actually the smallest problem, but I often didn't have the ideal starting conditions, the wind wasn't necessarily from the

front, and it was quite masochistic on my part to be out there with a Zeno.

[00:04:45] Why did you

[00:04:46] **Lucian Haas:** did you even choose it? I mean, as far as I can see, you prepared quite well; there's a long packing list from you where everything was weighed out, and all the gram weights and everything else are in there, and then I was wondering, and then he starts off with a Zeno. I mean, there are so many simpler and lighter and easier-to-pack gliders and whatnot than a Zeno, especially for those kinds of hike-and-fly adventures where it doesn't come down to the last bit of performance in the end.

[00:05:16] **Rico Chandra:** Absolutely, I also had a Zeolite, which Ueli from Parallel provided for me—they helped me out a bit there—and I flew it in the spring, but somehow I felt like, no, you shouldn't have different gliders, you should have one glider for everything, and I feel so comfortable with the Zeno now. I looked at it. I just felt so comfortable with my Zeno that I thought I'd take it with me and travel to Slovenia with it. In hindsight, I probably would have been better off taking a Zeolite.

[00:05:56] **Lucian Haas:** Why mainly? I mean, what would be the main point where you'd say, because of that, the Zeno is the wrong choice?

[00:06:03] **Rico Chandra:** Yeah, so take-off and landing sites—take-off sites, the Zeolite has fewer lines, and often it's the scree holding them. Yeah, bushes, and then not ideal lift, and then when landing, you end up in bad landing sites with the Zeolite much longer than with the Zeno. The

[00:06:26] **Lucian Haas:** The Zeolite is also a two-liner, would you still stick to something like that, or would it actually be more sensible to say, oh, I'll just take a quasi Advanced XI or some B-glider, where you maybe don't have to worry about it as much?

[00:06:42] **Rico Chandra:** No, I think it's the two-liner principle. I like the two-liner. I feel more comfortable on a two-liner than I did back then on the three-liner C-glider. I like the feeling of the two-liner, especially when it's windy, and it was very often windy on my trip. The two-liner isn't the problem. I'd like to be on one—so the two-liner was already the right choice—but maybe one that starts very easily. One that's easy to fly in difficult terrain and is then easy to carry and fold.

[00:07:25] **Lucian Haas:** What was the original motivation for this trip? Why did you really want to do it, specifically from Zurich to Ljubljana? That developed over time.

[00:07:36] **Rico Chandra:** ...developed. With paragliding, you often... or I had the feeling I was a bit... This developed over time. With paragliding, you often... or I had the feeling I was a bit... I fell into a pattern. When you go cross-country, you usually have one criterion that you focus on more than all the others. It could be the kilometers or the points, and it often happens that you approach flying in a completely different way. And I wanted to get back some of that original feeling—that the joy of flying or cross-country flying can be... where you pick the day, time your start so that you can get as far as possible.

[00:08:34] And if you've been standing on the ground for two, three, four hours already, I usually just went home. Were you disappointed? Yes, depending on what I experienced. But actually, the feeling of getting from A to B, moving further and further, and the mission isn't over yet—I find that great. And also the combined task of what I fly, what I walk, how I combine the two—that's a really great challenge that's missing in cross-country flying. And actually, the combination of landing and... the journey continues, that's great. Landing is a lot of fun, and then the adventure shouldn't be over yet.

[00:09:26] That's something I've been looking for, and I played around with the idea and eventually spoke with Sebastian Benz, who did a similar tour. He really inspired me, and I thought that maybe if I do this, I'll learn a lot too. And then I'll be able to fly as well as he does.

[00:09:48] **Lucian Haas:** Sebi. Before we talk about your trip, I'm interested in cross-country flying again. You're actually a very enthusiastic cross-country pilot, and right now you're in 2nd place in the worldwide X-Contests, series

rankings, and stuff like that. So you're really good at it. Would you still say, based on that comparison, that maybe cross-country flying can make a pilot a bit too one-dimensional?

[00:10:16] **Rico Chandra:** No. Not too intense, but too one-sided if you only do that. Definitely too one-sided, which is why many—most good pilots—don't just do one discipline; most good pilots also do competition or Akro or Speedwing or something. And Speedwing is too fast for me. I can't think that fast, it's not possible. Competition, I don't like being close to other pilots in the air. That doesn't work for me either. Akro, I don't have the nerves for it. That's why I think it's important to have another dimension, some other discipline, so you don't become too one-sided.

[00:11:00] **Lucian Haas:** So, you're saying that regarding actual flying, you're so limited in the other things—you don't dare do them or you're not that good at them—that all you have left is cross-country flying, but that's too one-sided for you, so you need an expansion, and then you do hike and fly and say, "Let's try something like that." Exactly. This trip you started, you must have had something in mind, you always dream up something, what do you want to get out of it, what do you want to achieve, or what kind of feelings do you want to experience? Did this trip give you what you hoped for?

[00:11:33] **Rico Chandra:** Yes, yes, 100 percent.

[00:11:37] Yeah, at the beginning of the trip, I thought, Ljubljana is so far away. I've been traveling for a week already and it's so far. And then at some point, getting closer to the destination, and then arriving and experiencing so many great things—in the air, but also in nature and with people. The tour met and exceeded my expectations.

[00:12:10] **Lucian Haas:** You also kept an almost daily blog there, and then edited videos. Probably on your little iPhone or something, and then always put them online and stuff. Why was this real-time mirroring of the trip in virtual space, or something, on the internet at least, why was that important to you?

[00:12:33] **Rico Chandra:** I thought I'd give it a try. I thought it was an exciting extra challenge. A few other pilots did it great. Okay, I really enjoy reading other pilots' blogs and travel reports online in real time. And I thought, this is a great challenge, and I'm not really the type to archive photos or videos, so I'm forcing myself a bit to capture it. And I enjoyed it. By the way, I think even in hindsight, I would have only done it because... I did it again for my parents; since I was probably 13, they have no idea what I do on my holidays, because the boy comes home and they ask, "How was your holiday?"

[00:13:33] Great, and he's gone and doesn't talk about it anymore. And now, after all these years, I think for the first time they've been following my blog and have been tracking the live feed more intensely than usual. Somehow... I was also able to make my parents happy, that after all these years they could experience firsthand how I spent my holidays this time.

[00:14:00] **Lucian Haas:** So, a blog for the parents. I mean, you didn't just send it to them. In the...

[00:14:03] **Rico Chandra:** In hindsight, it was just already for those who gave them this

[00:14:07] **Lucian Haas:** ...pleasure... Okay, was it worth it? But why did you write in English?

[00:14:12] **Rico Chandra:** I posted that on social media and... I have more English-speaking friends on Facebook and Instagram. I grew up in the USA, I grew up bilingual, and I didn't just want to... I thought, yeah, most people understand English, but those who understand English, many of them don't understand German, and especially not Swiss German. And then I thought, English, that's just easier for me, I'll do that now. Have

[00:14:47] **Lucian Haas:** did you actually get any feedback on these blogs during your trip, like do you read what's in the comments or anything? Like, do you engage with that and say, does it make someone happy to see that someone is following you, who knows, in far-off countries or at home, whatever?

[00:15:05] **Rico Chandra:** Yes, especially on the live tracking. I had people sending me weather info or route tips. Or in Slovenia, it was great—there were a few of the local cracks I knew from Brazil. They sent me websites where I could check the wind. They helped me immensely in an area I didn't know at all. And that was really inspiring. And you suddenly realize who all actually took a look at the live tracking.

[00:15:47] **Lucian Haas:** I've also read through your blog a bit or followed your routes to try and piece things together. What I noticed is that many people dreaming of hike-and-flight tours always imagine starting, landing somewhere high up in the mountains, setting up your tent there, and then heading off the next day. It's always about trying not to land down in the valley. But I noticed that with quite a few of your flights, you ended up landing down in the valley or something like that in the end. Was that planned?

[00:16:22] **Rico Chandra:** Let's put it this way, I stayed in hotels quite a bit. I brought my tent and my sleeping bag so that I'd have the freedom not to plan my flights around where I'd stay overnight. And I did that consistently. I didn't worry about where I was sleeping before the evening. But for weight reasons, I didn't bring a stove.

[00:16:52] For weight reasons, I just had more of these bars and sandwiches that I brought with me. In those cases, I enjoyed a warm meal more if there was a mountain hut somewhere. They were sometimes full because of the pandemic and stuff. But that's not a problem. You can still grab a quick dinner and then set up the tent next door. That's no problem. But I did notice that I sleep much better in a hotel room or an SAC hut than in my tent; I realized that pretty quickly. And with all the blogging, video editing, and electronics, I also had a battery problem.

[00:17:39] I had to stay somewhere at least every other day so that I could charge all my devices... I had to stay somewhere at least every other day so that I could charge all my devices... And in the end, it... You say landing in the valley or on the mountain. I think with my flights... Most of the flights were so intense that I was already looking forward to finishing the flight in the valley, being able to shower somewhere, and going to a hotel. And buying a huge dinner, so I just felt more like landing in the valley. It's...

[00:18:25] Maybe I was just always wasted. I try

[00:18:28] **Lucian Haas:** myself... Or it was a tribute to the Zeno, that you can't land on the mountain with the Zeno, but rather wanted to land in the valley with the Zeno.

[00:18:35] **Rico Chandra:** No, there wasn't a situation. I don't recall there ever being a temptation to land up on the mountain. I never had to... never had to make the decision, like, do I want to land up here now or glide down into the valley? I think, at the end of the day, I was always down in the valley.

[00:18:54] **Lucian Haas:** You just said these flights were so intense that you were glad or found it nice to land in the valley too, and basically probably let the day wind down nicely for you. What was so particularly intense about these flights for you?

[00:19:09] **Rico Chandra:** Normally, when you go flying, you choose the flight day. You go out based on the weather, or you fly in chosen weather. But that's actually not the case at all with this adventure. You look out the window and have the choice of either going on foot in the morning, flying, or just not getting any further. And then it was always, it was often some kind of north foehn, foehn, or stormy. And then... I often decided to fly on days when I wouldn't normally fly. I managed my risks very well. I'm happy to tell you a bit more about that.

[00:19:56] I did it very systematically. But I've been up in the air a lot in conditions where I was effectively scared, and in the end, I was quite happy to walk for two or three more hours where you can't crash.

[00:20:15] **Lucian Haas:** Did you have any really hairy experiences on this tour?

[00:20:19] **Rico Chandra:** No, in the end I didn't have any really hairy experiences, or at least nothing more than what you usually have when rigging and flying. But I think that has to do with the fact that, as part of my risk management, I was very aware of the dangers beforehand. And I don't think there were any dangers that... in the end appeared out of nowhere that I didn't... Yes, that surprised me. I think I did a really serious analysis before every flight. And most of the time it was... with paragliding, things usually go well.

[00:21:04] And if you really think about all the possible dangers beforehand, then you're better prepared for something going wrong.

[00:21:12] **Lucian Haas:** What does risk management mean to you? And have you checked everything? Do you actually have checklists that you use internally, or maybe even on paper or on your phone as a bulleted list or something,

where you say, "Okay, I'm going to proceed really systematically"? Like how an airliner pilot might do with a normal large plane, saying he has his very precise checklists, and only once he's worked through them all does he say, "Now I'm really going to take off."

[00:21:39] **Rico Chandra:** Yeah, over the course of the first two weeks, I developed a certain... a certain systematic approach. Namely, that you always make wrong decisions, but they have consequences. And with hike-flying, on a longer tour, the consequences aren't just that I can write off a day and go home, but that I might have to walk for five or ten hours as a result. Or worse. And that's why... regarding decisions, I've actually divided wrong decisions into five categories, or rather, the consequences of wrong decisions into five categories.

[00:22:27] The first is that I could get injured. The second is loss of or damage to equipment. The third is misery, like physical exertion, fear, cold, or rain. The fourth is loss of time. And the... the fifth is looking bad in front of other people. Is that a risk? Those are simply the five categories of consequences that mistakes can have. And they are weighted very differently. So, getting injured—I really want to prevent that. And that's why I've tried to assess the dangers very well and only entered situations where I could get injured if it was truly worth it.

[00:23:18] So I... how many things can go wrong? I try to quantify the probabilities in my head somehow. And I also try to resist the tendency to compensate for a lack of talent with courage. I really did a risk assessment there. Is it worth it? And do I have it under control? Do I feel good? Are the dangers manageable? Because I actually wanted to avoid health risks, and I managed those relatively well. That's the first category of impacts from wrong decisions.

[00:24:04] The second is loss of material or damage to the gear. And that can also mean the end of the tour.

[00:24:12] **Lucian Haas:** That means something like this plays a role, for example, when choosing the launch site—whether you say, I'm starting here from something maybe very rocky, where the probability of a line somehow snapping because it's whipping over the sharp rock edge is much higher. Or what is material loss for you as a decisive factor?

[00:24:32] **Rico Chandra:** Yeah, exactly. The example you gave plays a role. But I can quickly patch up a brake line like that. And if it's something bigger, then it also falls into the category of physical danger, the first category, which I take very seriously anyway. But it's mainly about losing things. And I really didn't take that quite so seriously at the beginning. But then over time, after losing one or two things, I really started taking it seriously. What

[00:25:05] **Lucian Haas:** did you lose them?

[00:25:08] **Rico Chandra:** My sun hat, once. But that's annoying, but not that bad. My tent poles. And that's the thing—I put my tent out in the sun somewhere in the morning to dry and somehow forgot to pack the tent poles back up, and then after ten steps I thought, do I really have everything, should I quickly go back? And I thought, yeah, you have nothing with you, you can't lose anything. And then I only noticed it many, many hours later, and that's very annoying. Are you back? No, I'm not back. I'm not back. Later on the tour, I met someone from this region in an SAC hut, and he went looking for the tent poles in the right place, but they weren't there anymore.

[00:26:03] That was a real problem, wasn't it? Because I feel a bit stupid carrying a tent without the poles up the mountain.

[00:26:12] **Lucian Haas:** Maybe you can still use it as a bivy bag. Yes,

[00:26:14] **Rico Chandra:** that was really annoying.

[00:26:21] **Lucian Haas:** Did you buy a replacement tent, or what did you do?

[00:26:23] **Rico Chandra:** A bivy bag instead of the tent, that was the solution. But mistakes like that just can't happen. And for me, there are only two ways to ensure I don't leave material behind or forget it. One is, with a checklist, I have everything with me. And I have a checklist. Or if it's a place where I can be sure that nothing was left behind, then I can do that too. But I have to do it really systematically, consciously. I do the check now, have I left anything behind. That also means when unpacking, not distributing my belongings wildly in the area, but in a selected, delimited area. Or at the launch site, for example, I then consciously

[00:27:11] not just unpacked everything, but... I carried my glider up the slope to set it up so it wouldn't cover anything, and so on. And I was really pedantic with the time there, to make sure I didn't lose anything else. I also always checked that my zipper pockets were closed, so nothing could fall out of my pants pocket. Because that can become very annoying very quickly. And I take that time to do the check. Yes. That's the second category of consequences from incorrect material loss. The third is loss of time. I just thought, yeah, that's part of it.

[00:27:56] The journey is the goal. If I wanted to get there quickly, I would have taken a train. So with

[00:28:03] **Lucian Haas:** time loss... time loss is more of a cross-country flight mentality, where you say every lost second is a lost kilometer. But for a trip like this... That

[00:28:13] **Rico Chandra:** Is for such a

[00:28:13] **Lucian Haas:** the journey is actually largely irrelevant. Exactly. It

[00:28:15] **Rico Chandra:** is the goal, the journey is the goal. So time loss and hardship, like physical exertion or inconveniences, rain, cold, I'll take both. I've simply made up my mind that I don't care about that. I didn't imagine that it would be possible without having strenuous climbs. I really don't care about that. As long as it doesn't affect my health, I'll just put up with it. So the consequences of wrong decisions,

[00:28:46] Time loss and some kind of suffering, I said, I just don't care. I'm willing to take that.

[00:28:53] **Lucian Haas:** And looking good, point 5? Looking good, that... you didn't want to show up in front of other people all sweaty, or what kind of point is that?

[00:29:01] **Rico Chandra:** It's a bit silly that anyone is supposed to care whether I have one day more or one day less. But what I've noticed is... and I think blogging did me a favor there. Because people enjoy it. The blog is much more exciting when things don't go perfectly, or when I'm honest about my emotions, my effort, or my frustration—maybe being drunk or scared. That makes the blog more interesting for the readers. And as for the "looking bad" part, I could just... block that out and see myself more as a journalist,

[00:29:46] ...who documents it, and not the one who... a journalist doesn't have to look good, otherwise they probably aren't doing their job well.

[00:29:57] That's just how I interpreted it.

[00:30:00] **Lucian Haas:** That means, in the end, only these first two points really remained: namely, that you say physical integrity and, so to speak, your equipment must remain completely intact.

[00:30:10] **Rico Chandra:** Exactly. Motivation still plays a big role somewhere, doesn't it? That leads into the topic of nagging. And there, I already look out to make sure that motivation doesn't suffer. Now, I've told myself, I don't care about steep climbs, I don't care about rain, I've simply decided that won't affect my motivation. And it hasn't. But what I... once you've established a rule for motivational reasons, it's when determining how high I should go... or with hike and fly, it's the decision of when I'm high enough to start, to enter the thermals.

[00:30:59] And I've also come up with a rule that doesn't depend on the thermals, or whether the sun is shining nicely, or whether it's a fickle day. It's quite simple: I don't want to have to climb up the same spot again, so I'll climb at least as high as possible—if it doesn't make it more dangerous—so that I can glide far enough, even if there are no thermals, so that I can at least scramble up the neighboring mountain if it didn't work out. That has made a huge difference for my motivation. A glide to the next mountain doesn't bother me. A glide... to end up in the same spot again after five hours and then have to climb up there again, that's what I've tried to avoid.

[00:31:50] **Lucian Haas:** You said something interesting earlier about physical integrity—staying healthy, not getting injured, or only taking on that risk of injury if it's worth it. At what point would you say it's worth taking a risk of injury to keep moving forward on a tour like this?

[00:32:09] **Rico Chandra:** So the same question arises. How is it worth it in paragliding at all? We take on a certain risk of injury. Most of my friends who have flown paragliding intensively for ten years have also suffered vertebral fractures

at some point. At least that's how it seems to me. So we make this trade-off. We take on a health risk. And the question is, when is it worth it for me on this trip, if there's no significant time saving... Yes, I just weighed it up.

[00:32:51] First, it's often at the launch site. Do I launch or not? How bad is it if I don't launch now? How bad is that? And sometimes the situation was, yeah, I could launch now. There won't be an amazing thermals flight anyway. So, yeah... am I not losing out that much if I skip this launch and walk, because it would have been a glide anyway, then maybe it's not worth it. But if it's a... what happened often were launch sites on thermally active days where I knew, yeah, if I get into the air well, then I can probably fly for an hour, two, three.

[00:33:37] That means it will be worth getting into the air. But the problem I often had is that the wind is quite strong from one side and I have to go in the other direction. So, I have to launch properly somewhere and ultimately fly through a pretty strong lee. I've done a lot of those kinds of lee assessments and tried to do them properly. So, I've looked at all the wind measurement stations in the region to see if they're reasonably in a decent range if I fly into the lee—do I have 300 meters of space under me afterwards, or am I immediately over the terrain? Do I have an escape route?

[00:34:23] This kind of reasoning, and then also listening to my gut feeling. And sometimes it told me, yeah, you've got this under control and it's effectively not as dangerous as you're feeling it to be right now. Or, yeah, no, it's not worth it. At best, it saves me two hours. That's not enough. I'll walk.

[00:34:49] **Lucian Haas:** From the way you're telling it all now, you seem like a very systematic person. Where does that come from?

[00:34:58] **Rico Chandra:** I don't know. I wasn't like that back then. I wasn't always this way. The people who knew me in my youth, they didn't... I started flying early, at 15. And I'm pretty sure my flight instructor back then definitely didn't see me as systematic, but as...

[00:35:21] **Lucian Haas:** Were you a daredevil back then?

[00:35:23] **Rico Chandra:** Yeah, a daredevil, and probably reckless too, I'd say, from my current perspective. But did you never get injured during that time? No, I never got injured. And I'm actually really proud of that. Was that just luck when you

[00:35:40] **Lucian Haas:** At the beginning, you say you were a daredevil? I

[00:35:42] **Rico Chandra:** I think in the first ten years, it was probably a bit of luck that I didn't get injured. Now, of course, luck always plays a role, but I'm very systematic about assessing risks now. I also do a mental debriefing after most flights to check if there were actually any dangerous situations or not? And what can I do better? I can do everything to avoid dangerous situations. So now, I'm systematic about it. Back then, yeah, I think I was lucky that nothing serious happened to me.

[00:36:24] **Lucian Haas:** In 2003, from what I've read, you were in the Himalayas and did a major expedition, flying up to the high mountains, up to 6,000 meters and so on. Did you already have that risk assessment mindset back then, or were you still different at that time?

[00:36:43] **Rico Chandra:** I think I was acting differently back then, but not necessarily without thinking. I mean, I already had some experience by then, and the more experience you have, the more you see what can all go wrong. I wasn't being reckless, but I never dealt with safety as systematically as I do now. These were friends of mine from university, they were professional climbers and they had a first ascent in the Himalayas as their goal, and I thought that sounded exciting, wondering if I could come along as a cook, and they said, no, we have a cook, but why don't you bring your paraglider?

[00:37:28] And I thought the idea was totally crazy, and two weeks later I decided that I would go along with the paraglider. But that wasn't being reckless, it wasn't like that. It was serious.

[00:37:45] **Lucian Haas:** Did you just climb that one mountain with them back then in the Himalayas, or did you say, "Now that I'm here, I'm going to stay a bit longer"?

[00:37:55] **Rico Chandra:** Yes, I helped the friends with the equipment transport and I had a launch site just above the base camp from which I could take off. Up to over 6,000 meters. And I did my little flights there, not cross-country flights like we see today from Brad Sander and those guys or the French in the Himalayas, but just into the neighboring valley and back, and I already had my sleeping bag and emergency gear with me, but no real cross-country flights. And afterwards, after the whole expedition, I went to Bir for a bit and did some bivouac flying there with a friend.

[00:38:48] But not like this bivouac flying here. It was never like that. And back then, there weren't many pilots in Bir either. It was still very manageable in that Tibetan colony.

[00:39:03] **Lucian Haas:** If you compare these two things now, there are almost 17 years between them, but you're a different person, and it was a different kind of flying back then, different mountains, different demands. If you were to compare these two trips, or if you had to decide now, what would you want to do again? Would you rather have that big, distant adventure, like the Himalayas or something, or would you rather do a hike and fly, where you'd say, the Alpine region—actually, what you know from your long cross-country flights—but approaching it in a completely different way?

[00:39:37] **Rico Chandra:** Tough question. The Himalaya expedition was amazing, and I would never want to miss that out on. But if I had to choose, I'd go for another Hike and Fly trip in Europe. That is incredibly rewarding. And yet, that trip gave me so much. If I had to decide, I'd go with the Hike and Fly.

[00:40:02] **Lucian Haas:** From the trip you just took, was there a specific experience or something where you'd say, "This is still really close to my heart"—not necessarily something to do with flying or anything else—but where you'd say, "this trip was worth it just for that"?

[00:40:18] **Rico Chandra:** There were these moments again and again that reminded me of how fantastic what we're doing is. So, the feeling—it's actually two moments that are very special. One is right at the launch, when you feel the pressure from the glider on the harness and entrust your weight to the glider, to that pressure; I find that a great feeling. And the second moment is, after the launch, turning into the thermals and slowly overflying the launch site. I know, when I started flying, that was always a magical moment.

[00:41:06] And on the trip, I always felt as if, if I had been exceptionally lucky, I'd received a free lunch or some kind of lottery win—this little thermal tube. Those moments of luck, which we probably all valued very much at the beginning of our flying careers, I experienced very, very intensely on the trip and learned to appreciate them again.

[00:41:43] **Lucian Haas:** That means exactly those moments are what you'd say are missing from that, or maybe you noticed it in hindsight—that's what you might sometimes notice in XC flying, because you might not even appreciate that small moment, but just say, oh, it's going up here, where's my next turning point, or where do I have to go, how and what, and am I fast enough, should I get out of the thermals now, or whatever decisions you have to make there.

[00:42:06] **Rico Chandra:** Exactly, with cross-country flying, you don't really ask the question, or at least not often anymore, "Can I get up?" Instead, you assume that since I'm starting at this time, well, logically I'll get up. And if you don't get up once and sink after the launch, then you're, I'm a bit stunned that that happened to me. So then you're disappointed and like, what's the point, why did I just sink? But with... hike-and-fly, it was really that pleasant surprise. Ah yes, it's actually carrying again, and then you see that even on the worst days, there's still sometimes an astonishing amount of lift available.

[00:42:55] So, not on the miserable days, but even on the mediocre ones, you can still cover kilometers, and that feels good.

[00:43:04] **Lucian Haas:** Are these perhaps even the more fascinating flight experiences in the end, when you realize it doesn't always have to be blasting out from below and you can fly fast, but instead, sometimes it's really just gliding along a slope at zero speed on some small valley flanks, you only make very slow progress, but that still, just because of that, intensifies the experience so much?

[00:43:28] **Rico Chandra:** That could be true, and I think the variety—the opposite, the contrast to normal paragliding—is what makes it really exciting.

[00:43:41] **Lucian Haas:** And what was the riskiest thing you experienced on the trip? I mean, you're clearly someone who's very focused on risk minimization, but what did you still experience as a risky moment, perhaps?

[00:43:53] **Rico Chandra:** I think one of the most intense moments—objectively, it wasn't that dangerous, but it was certainly intense in terms of tension—was that flight at the end of the trip from Kobala near Tolmin in Slovenia to here in the USA. That's into the Ljubljana plain. This flight is only about 50 kilometers or so, but it goes over terrain that looks truly terribly unlandable—those narrow Slovenian mountain valleys with forests and no landing strips, and wind from all directions. In the morning, that Bora, that north foehn or whatever it is, was still blowing.

[00:44:41] I was really scared, I was tense. When I was getting ready at the launch site, a paraglider crashed and it looked pretty terrible. I was really tense, and it was also the final challenge of the trip. I developed an enormous tunnel vision during this journey. I only worried about segments of the trip and no longer about my life outside of this trip. At some point I realized I didn't have any worries anymore except for this segment and that segment.

[00:45:31] That was the final stretch, and at some point I realized, okay, the landing sites are coming up again and I'm getting closer to the goal. There's the Ljubljana airport. Then I realized I'd overcome this last challenge that I'd been so excited and tense about. Now I don't have any worries left at all. That was a great moment. It was a huge amount of tension that just released. It wasn't necessarily really risky, because those were forested valleys and going through the glider. Getting hung up in a tree, that could still have happened. I wanted to prevent that, and that's why I was tense.

[00:46:18] But in the end, it's not ultra-dangerous or the risk of landing in a tree. There is an injury risk, but it's not necessarily as high as it feels when you're flying over a forested valley like that.

[00:46:35] **Lucian Haas:** What is it like when, after a journey like that—you were out there for almost four weeks—when you say that during those weeks, the journey is the goal. You just keep taking these small steps and you also say that in that moment, you were actually there and it only mattered, all other worries had vanished, it basically only mattered the moment, and then you arrive at Jubelianer and suddenly, the "the journey is the goal" suddenly becomes the goal, Jubelianer, it has become the goal and you've arrived and you know that this journey is now at an end. In that moment, maybe after the first thing, did you say, I don't have to worry now. I don't have to worry about that section anymore, but were you relieved and happy about it afterwards, or was there also a kind of sadness, like saying, wow, actually I was doing so well and worry-free for four weeks now,

[00:47:22] I would have actually liked to stay much longer.

[00:47:24] **Rico Chandra:** It was really a great pleasure to arrive and I was happy to be back home, my home, cooking in my kitchen again, sleeping in my bed, seeing my people again. I was really happy to go back home. I then managed to get to Stall. I originally planned to stay in Jubelianer for a few more days to meet friends and celebrate with them. They were then in quarantine and I couldn't meet them, and then I thought, yeah, I'll take the train, and there was a station right there with a direct train to Zurich.

[00:48:14] I thought, yeah, that would be nice, to be back in Zurich and go out for a beer, and then I was really happy to head back home.

[00:48:24] **Lucian Haas:** You started paragliding in 1992. That means you've been flying for almost 30 years now and have probably accumulated an enormous amount of experience over the years. What have you learned for yourself on a hike-and-fly tour like this that makes you go, wow? Does paragliding really still keep evolving like that?

[00:48:45] **Rico Chandra:** The phenomenon of paragliding still having room for growth is truly incredible. What sport in the world is there where you can still learn so much after 10 or 20 years? On top of that, there's the development of the paragliders and the materials. Progress is still being made. I feel like I've learned as much this year as I did during my training days. I think that's really great about our sport. It's totally underestimated when you're recommending a sport to people who don't fly.

[00:49:31] In most sports, you hit a limit where you can't progress anymore unless you're training more and more every day. And even then, you eventually turn 30, you're no longer one of the youngest, and you slowly start to fade. That's what's so great about our sport. Now, what did I learn specifically with hike and fly? I don't know, but I feel like it was

self-confidence. I think I gained more confidence as a pilot, knowing that you have a piece of equipment that can cover enormous distances. So, if necessary, you can travel across national borders on foot with your paraglider, and that it really works over long distances too.

[00:50:25] **Lucian Haas:** Are there also, I mean, these are more like, how should I put it, the surroundings of flying. But are there also technical flying stories where you notice that, despite your great experience, you're still making progress? Or do you eventually say, the basic techniques—like maintaining thermals, starting, whatever—I actually master all of that now, and now it's just a matter of adapting it to the individual local conditions? Or are there still things where it suddenly clicks and you say, "Now I understand how it works here," or "how the Tibora blows here," or whatever?

[00:50:58] **Rico Chandra:** So I still don't quite understand both of those. But I think I've learned a huge amount from flying two-liners. So, accelerated flight and then flying on the B-risers, I only learned that in the last two years. And I think I can still learn a lot more from that. I'm using it more and more, flying accelerated more and more. So a lot has been added there. Then, I imagine that I've gotten better at letting the glider search for the thermals, letting the glider fly. And then it automatically flies toward the thermals.

[00:51:43] I don't know exactly anymore what is the glider and what is intuition, and how the two work together. But there's somehow this element of—you can't explain it exactly—but a magical attraction to the right or to the left, and that's where there's effectively thermals.

[00:52:06] **Lucian Haas:** You then give in to it. It's like your own personal thermal.

[00:52:09] **Rico Chandra:** Thermals. Thermals. That's the technical sense,

[00:52:10] **Lucian Haas:** that you then develop. Or how can you imagine that? I

[00:52:13] **Rico Chandra:** I'll go along with that. I'll go along with that. Maybe I'm just imagining the whole thing. But I have the feeling that, by listening to that, I've become much better at it. And that's been very productive over the last few years. So that's also true in flight, in low-level flight, in Brazil, in Kaiko—it's quite extreme when you start at six in the morning and somehow... the whole thing looks flat, but you get the feeling there's something there. Or I have to move more to the left, or whatever. So I've definitely changed my flight style. In the last four years, I've gone to a SIKU every year, to an SIV training.

[00:53:04] I still have a huge amount to learn, but I feel like I've also learned a great deal.

[00:53:13] Then, in terms of flight tactics, I think about it a lot more than I used to. I also have much more interaction now, on one hand, in the league. There are many from the Swiss paraglider league. There's now this XC league, and there's a lot of interaction there. I'm with Alps Freeride. We are in paragliding. We are in the paragliding club, and there are very good pilots there whom I can learn a lot from. This interaction is also new for me. For the last 28 years, I've often been out flying alone, because many of my friends either stopped flying or became paragliding instructors and therefore didn't have time to go flying.

[00:54:07] For the past few years, I've had a huge amount of interaction with other pilots, and I'm learning a lot from them as well.

[00:54:16] **Lucian Haas:** We already touched on this earlier. You're such a systematic person. Do you ever notice that this highly systematic thinking you have—and you say a lot of, yeah, I'm trying to think this through and all that—that this thinking sometimes actually hinders you when you're flying? Like it stands in your way, dampens your gut feeling, and makes you go, "Shit, I wish I had a gut feeling" or something like that?

[00:54:39] **Rico Chandra:** I think where it has a dampening effect on me, above all, is when you go cross-country flying, for example, and then you're standing on the ground after three hours and don't go up again. So, yeah, I don't always consistently follow my feeling of joy. But I've also met some great people again who go out, get wasted, and run up the next mountain and keep going, and I've started doing that too. And it's a great feeling, because we fly—it's about nothing, we fly for ourselves, and we fly because we enjoy flying and also that feeling of outsmarting the laws of physics.

[00:55:38] And that joy doesn't disappear just because it's afternoon and a cross-country flight of 80 or 20 kilometers finished in the morning.

[00:55:50] **Lucian Haas:** If you look back at all your experience over all these years, if someone were to ask you now, or if you were talking to a young pilot who has already finished his training but wants to keep going, what would you advise him? What's the best way for a paraglider pilot to continue their education?

[00:56:08] **Rico Chandra:** So, there are a few things I would advise someone in such a situation. The most important thing is to cultivate the joy of flying and not make any compromises when it comes to the competitive side. Competition can be a huge motivator, but it shouldn't be a damper on things. The second thing is to know... that you can become incredibly good in a short amount of time if you fly a lot and exchange a lot with others. I think joining a league is definitely a good idea, and flying competitions.

[00:56:54] You can see that pilots learn an enormous amount at competitions. That's not for me. I get stage fright if someone is in the same thermal, but I would definitely start by flying a competition or give that as advice if someone wants to learn a lot. And very importantly, paragliding is an incredibly great sport, but it's not worth getting injured for. So taking that risk, that I'm going to break my back in the next ten years, that shouldn't happen. So I am now... It's still somewhat baffling that we have so many accidents.

[00:57:44] And I think we have these accidents because we're too aggressive, because every one of us approaches it a bit too aggressively. And if we took out a bit of that dynamic and flew a bit more safely, I think we'd have significantly fewer accidents. Because, don't get me wrong, I think it's an incredibly great sport. But is it really so great that I'd trade my back for it? No, I don't think so. And lying to yourself and saying, yeah, it won't happen to me because I fly much better than everyone else, that's also pretty risky. And finding that balance and saying, okay, it should be fun,

[00:58:33] but it shouldn't be excessively dangerous. I'll guess. And I'd try to get on the trail as early as possible.

[00:58:43] **Lucian Haas:** How much experience would one need, or should one have, to start a hike-and-fly adventure like the one you did?

[00:58:52] **Rico Chandra:** Hard to say. I don't think it's something that requires an enormous amount of experience. I think if someone feels confident enough to assess takeoff terrain, feels confident enough to assess landing zones, and has the self-discipline to play it safe when in doubt, then it's accessible even for someone who hasn't been flying for very long. I think it comes down to those three things: being able to assess takeoff conditions, being able to assess landing conditions, and having the discipline to say or the sense to say, "This is a hike-and-fly adventure where not being able to fly is an integral part of it."

[00:59:46] If there's too much risk, I don't take off.

[00:59:50] **Lucian Haas:** In the four weeks you were out there, how often did you actually see a launch site where you could have taken off, but ultimately said, no, I'll pass on the flight?

[01:00:03] **Rico Chandra:** Maybe three times. There are about three that come to mind right now. Maybe there were more. But there was also the other thing, where I was already in flight and thought, yeah, that's enough for today, I'm going to land. Or that I thought, yeah, these clouds look threatening enough now, I'm going to land. The rule of thumb I used there, I don't know if it's correct. I form these hypotheses, which I might also know from Dani, my first flight instructor—the rule of thumb I use for thunderstorms and such is, if I can still see blue sky vertically above, then it's still okay.

[01:00:52] Sure, no one should just insist on that. But maybe it's a reasonable hypothesis to carry around for a few years and test: is it true? Is it not true? Is it true? Is it not true? You can also check that from the landing field, from the ground. And I have many such rules of thumb and hypotheses for myself, and so far, these rules of thumb have worked pretty well. It's somehow more quantitative than just going by gut feeling, like "now I've had enough" or "the cloud is too black for me." It's about trying to quantify things somehow and then measuring whether they actually hold up.

[01:01:39] **Lucian Haas:** What's your favorite rule of thumb?

[01:01:46] **Rico Chandra:** If you're ready to launch, then you're ready to fly. Now, no one should take that as a rule of thumb without carrying that hypothesis around for a few years and testing whether it's actually true. But with rules of thumb like that, I at least get closer to, yeah, a certain measurability than if I just say, I don't know why, but I'm not launching now.

[01:02:17] **Lucian Haas:** Maybe with these rules of thumb, you should at least double-check, as long as you assume that the weather conditions won't change significantly in the next half hour or something like that. Yeah, sure. You can fly the moment you've taken off, but it could be that fifteen minutes later there's some kind of super-Föhn breakthrough and then you're like, shit.

[01:02:38] **Rico Chandra:** Absolutely. I really don't want anyone taking these rules of thumb to actually fly or live by them. What I'm saying is, it certainly helps to carry around these rules of thumb as hypotheses and evaluate them over the years. And then you sharpen your understanding of what's still doable, which lee is still flyable, and so on. There is

[01:03:06] **Lucian Haas:** Is it a rule of thumb that you eventually dropped because you realized, "I've believed this for 20 years, but shit, it doesn't actually work"? Or is it something you'd better just leave out?

[01:03:18] **Rico Chandra:** Yeah, the rule that you can always land somehow—I dropped that one.

[01:03:26] I don't know if I—well, I never followed them, but I carried them around as a hypothesis, and you do say that in conversations with friends, like, somehow you always manage to land. Logically, because the ones who died aren't around to speak up anymore. But I have this rule of thumb, like, I really want to see the landing field, either directly in the glide path or know that it's there. Otherwise, I don't really fly into it.

[01:03:57] **Lucian Haas:** Does this way of thinking in terms of rules of thumb—like, yeah, I'll put that out there as a hypothesis and follow it for a while—does that also have to do with your profession? You're a physicist, you even worked in research for a while, worked on that particle speed bar at CERN in Geneva and stuff like that. Does that also have to do with you saying you like to think in those kinds of systems? And if so, did that—or the physics and that way of thinking—would you say it helped you somehow in aviation?

[01:04:31] **Rico Chandra:** It's probably the other way around. My attraction to physics came from the same reason as my attraction to rules of thumb and systematics. So, it's not that I was taught physics and now I have to apply rules to everything; rather, I was interested because some rules and hypotheses were established in physics that were then either quite well discarded or confirmed. And the second question from you...

[01:05:05] **Lucian Haas:** was. Yes, whether this kind of thinking from physics or this rule-based thinking.

[01:05:10] **Rico Chandra:** Whether that helped me with flying? I don't know. I think so, because there's quite a lot of physics in our sport—the meteorology, the glider dynamics, the mechanics, the whole thing. I do think that it's useful. But if I compare it with friends who are absolutely not physicists but fly very well, they also have an excellent understanding of meteorology, mechanics, and these physical aspects of the sport, and I don't think I'm ahead of them when I discuss them with them.

[01:05:58] **Lucian Haas:** That means you don't have to be a physicist to become a really good pilot. Definitely not. What is a good pilot to you? It

[01:06:05] **Rico Chandra:** There are a few pilots who, I think, just have some kind of special sense. And when I fly with them, I don't get the feeling that they're thinking at all about how they could be on the ground in 20 minutes, because they fly with so much self-confidence and choose such original routes and draw great lines in the sky and have a feel for it. There are a few who are just really good at it intuitively. But you don't have that when

[01:06:47] **Lucian Haas:** you say that now?

[01:06:48] **Rico Chandra:** So when I watch these pilots, like Dominik Rohne, a good friend of mine, or Sebastian Wenz, who I've flown with a lot this year—when I watch them, they definitely have a gift that I don't have.

[01:07:04] **Lucian Haas:** But if you look at your position in the XContest, for example, as I said, you're now in second place in the series class and so on, maybe you don't even need that kind of sense to be able to fly very successfully.

[01:07:16] **Rico Chandra:** I think maybe a certain sense of purpose has developed for me, simply because I started early and have been at it for a long time. Being high up in the XContest wasn't really the thing. I didn't plan that. No, I was in Brazil in October and I did well, but not on the days when everyone else flew far, but on those miserable blue thermals days. And then at some point a bug in the XContest was fixed and suddenly I was way up at the top of the ranking and I thought, that's pretty amusing too.

[01:07:59] **Lucian Haas:** Let's jump to the very end of the topic now. As a physicist, you're now running your own company in Zurich, or running it with others, called Arctis Radiation Detectors. What is it about?

[01:08:14] **Rico Chandra:** Our company develops monitoring systems for radiological threats. That means our customers come from international government circles, and they use these systems, for example at the border, to prevent highly radioactive sources from being smuggled into the country or materials like uranium or plutonium that could be used for nuclear weapons.

[01:08:49] **Lucian Haas:** So you're still a relatively young company. When did you found it?

[01:08:53] **Rico Chandra:** We founded the company in 2007 as a spin-off from ETH Zürich and CERN. But we're not the classic, typical high-tech startup that grows explosively with venture capital and then becomes worth billions. What we do is very exciting and very great. And I believe we make an important contribution to security. But it's a really tough business. That's the market. Our competitors are primarily large, publicly traded American defense contractors. And to compete against them with a tiny company from Zurich,

[01:09:43] where labor costs aren't the lowest and you also have to manufacture hardware, that's a really tough business. And we've had some great years, but also some very big challenges.

[01:09:57] **Lucian Haas:** As the boss of such a small company, facing really tough competition and all that, can you actually clear your head and, basically, your days for flying?

[01:10:08] **Rico Chandra:** Sometimes I've done better, sometimes worse. This year, I've done pretty well. It also has something to do with the pandemic. There was a bit more free time than usual. But we also decided a year or two ago, about a year ago, to structure things differently so that my role is no longer as central and all-encompassing as it was before. And I have colleagues on the team who do really great work and have the company's leadership under control. That also made it possible for me to go on this trip for a month without a laptop.

[01:10:54] That was the first time in, I don't know how long, that I didn't have my laptop with me. That's only possible because I have great colleagues who did that work and did it very well.

[01:11:09] **Lucian Haas:** But was that still sort of a one-time experience? Or would you say that now that I've tasted what Hike and Fly is like, with that freedom and those possibilities, I have to do it again right away next summer? I

[01:11:22] **Rico Chandra:** I can well imagine going on a hike and fly again soon. I'll change a few things, maybe not for as long, maybe to the Mediterranean instead of the East. But I can definitely see myself doing that.

[01:11:38] **Lucian Haas:** Would that also work for you in terms of your job, can you fit that in?

[01:11:41] **Rico Chandra:** I want to shape my life in a way that I enjoy, and yes, that's how it's going to be.

[01:11:49] **Lucian Haas:** And if you could wish for one special flight right now, where you'd say, "I want to experience a flight like that," whether it's just a very long cross-country flight or a very special hike and fly flight—what kind of character would this flight have, where you'd say, "This is where I feel it the most, this is flying, this is this freedom?"

[01:12:09] **Rico Chandra:** That's a difficult question because the versatility of flying is exactly what makes it so appealing. I think there are already many flights I'd love to do again or that I've never done but would like to try once. But if I really had to choose one thing, it would be going on vacation again with my club colleagues from Alpsfreeride in Piedrahita. Living together for a week, flying great. The flying there is also very varied. There are mountains, there

are flatlands, and sometimes both. Both in one flight.

[01:12:55] I think that would be my choice, so, a flight holiday with friends in varied terrain.

[01:13:05] **Lucian Haas:** Piedrahita, which is in central Spain, located a bit north of Madrid, is a very, very beautiful cross-country flight area where you can ride along a very, very long ridge or fly out into the flatlands. A great destination. I hope you'll get to go to Piedrahita with friends soon, or anywhere else where you can do your beautiful, beautiful flights. Rico, thank you for this conversation and the insights into planning and systematic risk reduction in hike and fly and other flights. I've learned a lot and I wish you to continue coming back down to the ground healthy and happy, above all.

[01:13:41] **Rico Chandra:** Thanks a lot, Lucian Haas, I wish you the same. And thanks a lot for inviting me to this conversation.

[01:13:48] **Lucian Haas:** Yes, great, I'd love to.

[01:13:54] That was Rico Chandra in conversation with Lucian Haas. If you want to learn more about Rico's journey, you can find the links to his travel blog and YouTube channel in the show notes for this podcast episode on Lu-Glitz. By the way, there are already more than 40 hours of additional podcast episodes available on Podz-Glitz. You can find them on Soundcloud, Spotify, iTunes, Google Podcasts, and many other audio catalogs. If you don't want to miss any upcoming episodes, I recommend simply subscribing to Podz-Glitz in your podcatcher of choice. And if you also become a supporter of Podz-Glitz and Lu-Glitz, you're helping to ensure that many more interesting episodes will be produced there in the future. Finally, I'd like to repeat one statement from Rico. What a great sport we have, in which we can still keep developing ourselves even after many years.

[01:14:42] In that spirit, take the chance and go fly. Ciao.

Français

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

Show notes

Rico Chandra a voyagé de Zurich à Ljubljana en Hike and Fly. Dans le podcast, il raconte comment il a redécouvert les profondes sensations de bonheur liées au vol.

Rico Chandra de Zurich est musicien amateur, mais aussi un pilote de parapente expérimenté, qui se trouve très haut dans le classement mondial du XContest. Après 28 ans de pilotage, il a essayé quelque chose de nouveau pour lui cet été.

Au lieu de courir après les XC-Punkten, il a voyagé en Hike and Fly pendant près de quatre semaines à travers les Alpes, de Zürich jusqu'à Ljubljana en Slovénie.

Dans le podcast, Rico raconte moins ses expériences individuelles (que l'on peut relire dans un blog détaillé de Rico sur ce voyage), mais nous discutons notamment de la manière dont cette autre approche de l'aviation lui a ouvert de nouvelles perspectives et univers émotionnels dans le cosmos du parapente.

Rico est un pilote très soucieux de la sécurité et est fier de voler sans blessure depuis 1992. Sa philosophie particulière sur la gestion des risques est également abordée.

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 :

"Bloody Nose" de Rico Chandra.

Utilisé ici dans le podcast avec l'autorisation personnelle de Rico.

Télécharger : <https://mx3.ch/tracks/1rEF/download>

Rico Chandra a voyagé en Hike and Fly de Zurich vers l'est jusqu'à Ljubljana. Dans le podcast, il raconte comment il a redécouvert en lui de profonds sentiments de bonheur liés au vol.

Rico Chandra de Zurich est physicien, musicien amateur, mais aussi un pilote de parapente de cross-country expérimenté, qui se trouve très haut dans le classement mondial du XContest. Après 28 ans de pilotage, il a essayé quelque chose de nouveau pour lui cet été 2020.

Dans cet épisode #39 de Podz-Glitz, Rico raconte moins des expériences individuelles (que l'on peut relire dans un blog détaillé sur ce voyage), mais nous discutons notamment de la manière dont le Hike-and-Fly, en tant qu'autre approche du vol, lui a ouvert de nouvelles perspectives et univers sensoriels dans le cosmos de la parapente.

Tu aimes écouter Podz-Glitz sur le chemin vers le site de lancement et tu ne manques peut-être aucun épisode de podcast ? Alors tu es le candidat idéal pour aider ce projet à atteindre de nouveaux sommets. Le podcast Podz-Glitz ainsi que le blog Lu-Glitz ne peuvent survivre à long terme que si mes auditeurs et lecteurs ne se contentent pas d'apprécier cette offre sur le plan moral, mais aident aussi à la financer.

Liens :

- Musique : <https://mx3.ch/ricoforthelostsouls>

- Blog de voyage : <https://www.paraworld.ch/de/news/reiserueckblicke/rico-abenteuer/>
 - Chaîne Youtube : <https://www.youtube.com/channel/UC1uNcwwg4W5j4wlAB8KaMpg>
 - Entreprises : <https://www.arktis-detectors.com/home/>
-

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/09/podz-glidz-39-go-east.html>

Transcript

[00:00:03] **Rico Chandra:** Après le décollage, on vire dans la thermique et on prend de la hauteur doucement au-dessus du décollage. Je sais, quand j'ai commencé à voler, c'était toujours un moment magique. Et même pendant le voyage, j'ai toujours eu l'impression d'avoir eu une chance extraordinaire. Oui, comme si j'avais gagné au loto, ce petit tube de thermique. Ces moments de chance que nous avons probablement tous beaucoup appréciés au début de notre carrière de pilote, je les ai vécus de manière très, très intense pendant le voyage et j'ai réappris à les apprécier.

[00:00:42] Podz-Glidz,

[00:00:55] **Lucian Haas:** du podcast Lu-Glidz.

[00:00:57] **Rico Chandra:** Histoires du

[00:00:58] **Lucian Haas:** univers de parapente. Aujourd'hui avec Rico

[00:01:02] **Rico Chandra:** Chandra et

[00:01:03] **Lucian Haas:** Lucian Haas au micro.

[00:01:18] Voici Rico Chandra lors d'une prestation en direct avec sa guitare dans un club de Zurich. La chanson s'appelle Bloody Nose. Cependant, la musique de Rico ne sert ici que de cadre éphémère à la conversation intéressante qui constitue cet épisode numéro 39 de Podz-Glidz.

[00:01:38] Rico n'est pas seulement musicien amateur, c'est aussi un pilote de parapente de cross-country expérimenté. Mais cet été, il a voulu essayer quelque chose de nouveau. Au lieu de chasser les points XC, il a voyagé en Hike and Fly pendant presque quatre semaines à travers les Alpes, de Zurich jusqu'à Ljubljana en Slovénie. Dans le podcast, il ne raconte pas forcément des anecdotes précises sur ses expériences, on peut les lire en détail dans le blog de Rico consacré à ce voyage. Nous discutons plutôt, entre autres, de la manière dont cette approche différente du vol lui a ouvert de nouvelles perspectives et de nouveaux univers de sensations dans l'univers du parapente.

[00:02:14] Rico est un pilote très soucieux de la sécurité et il est fier de voler sans aucune blessure depuis 1992. Sa philosophie particulière sur la gestion des risques est également au programme.

[00:02:29] Avant de plonger dans la discussion, je veux encore une fois dire merci. Merci à des interlocuteurs comme Rico, dont les multiples facettes m'inspirent et m'encouragent aussi à continuer avec Podz-Glidz, bien sûr. Mais tous les auditeurs et lecteurs qui aiment aussi Podz-Glidz et le blog associé Lu-Glidz contribuent aussi à ma motivation. Ils me soutiennent aussi financièrement. Vous m'aidez beaucoup à développer ces projets tout en les gardant sans publicité, donc aussi indépendants. Si tu ne fais peut-être pas encore partie des contributeurs, alors réfléchis si tu ne veux pas changer cela. Toutes les infos nécessaires, comme un lien PayPal ou les coordonnées bancaires, se trouvent sur le site de Lu-Glidz, sur la page Soutenir.

[00:03:09] Le montant que tu souhaites donner reste entièrement à ta discrétion. Pour ceux qui hésitent, je recommande, à titre indicatif et sans engagement, un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Lu-Glidz.

[00:03:28] Rico, tu as passé presque quatre semaines en août à faire une aventure de Hike-and-Fly de Zurich à Ljubljana en Slovénie. Tu as appelé ça Go East. Comme aile, tu avais ton Ozone Xeno avec toi. C'est un deux lignes. Est-ce le bon choix pour une telle aventure ?

[00:03:50] **Rico Chandra:** Non. Non. Non. C'était probablement une erreur. Pas parce que c'est un deux lignes, mais pour diverses raisons. Le volume du Zeno n'est pas adapté au hike-and-fly. Il y a des joncs à l'intérieur qu'il ne faut pas

plier. Ça veut dire que le sac à dos sera un peu informe. Pas idéal pour marcher longtemps à pied. Le poids est une chose, c'est en fait le plus petit problème, mais je n'avais souvent pas les conditions de décollage idéales, le vent n'était pas forcément de face, et c'était assez masochiste de ma part de voyager avec un Zeno.

[00:04:45] Pourquoi as-tu

[00:04:46] **Lucian Haas:** as-tu vraiment choisi ça ? Je veux dire, d'après ce que je vois, tu t'es plutôt bien préparé, il y a une longue liste de bagages de ta part où tout a été pesé, avec tous les poids et tout le reste, et là je me suis étonné et puis il décolle avec un Zeno. Je veux dire, il y a tellement de ailes plus simples, plus légères et plus faciles à emporter qu'un Zeno, surtout pour ce genre d'aventures de hike-and-fly, où ça ne se joue pas sur le dernier gramme de performance à la fin.

[00:05:16] **Rico Chandra:** Absolument, j'avais aussi un Zeolite, Ueli me l'avait prêté de chez Parallel, ils m'ont un peu aidé là-dessus et je l'ai fait voler au printemps, mais d'une certaine manière, j'ai eu le sentiment que non, on ne devrait pas avoir plusieurs ailes, on devrait avoir une aile pour tout, et je me sens tellement bien avec le Zeno maintenant. Je me suis regardé. Je me sentais juste tellement bien avec mon Zeno que je me suis dit que je l'emporterais et que je voyagerais avec pour aller en Slovénie. Avec le recul, je prendrais probablement mieux un Zeolite.

[00:05:56] **Lucian Haas:** Pourquoi principalement ? C'est-à-dire, quel serait le point principal pour lequel tu dirais que le Zeno est finalement le mauvais choix ?

[00:06:03] **Rico Chandra:** Oui, donc les sites de décollage et d'atterrissage, les sites de décollage, le Zeolite a moins de suspentes qui, ou c'est souvent les éboulis qui accrochent. Oui, les buissons et puis une ascendance pas idéale, et ensuite pour l'atterrissage, avec le Zeolite, on finit par se retrouver dans des zones d'atterrissage mauvaises bien plus longtemps qu'avec le Zeno. Le

[00:06:26] **Lucian Haas:** Le Zeolite est aussi une deux lignes, est-ce que tu tiendrais quand même à un truc comme ça ou est-ce qu'il ne serait pas finalement plus logique de se dire : ah, je prends juste un Advanced XI ou une aile de catégorie B, où on n'a peut-être même pas besoin de se poser autant de questions ?

[00:06:42] **Rico Chandra:** Non, je pense que c'est le principe de la deux lignes. La deux lignes, j'aime bien ça. Je me sens plus à l'aise avec une deux lignes que je ne me sentais à l'époque avec la trois lignes aile C. J'aime la sensation de la deux lignes, surtout quand il y a du vent, et c'était très souvent le cas pendant mon voyage. La deux lignes n'est pas le problème. J'en voudrais bien une, donc la deux lignes était déjà le bon choix, mais peut-être une qui se déploie très facilement. Qui est facile à gérer en terrain difficile et qui est ensuite facile à porter et à plier.

[00:07:25] **Lucian Haas:** Quel était le moteur initial de ce voyage ? Pourquoi voulais-tu absolument faire ça, de Zurich à Ljubljana ? Ça s'est fait avec le temps.

[00:07:36] **Rico Chandra:** C'est venu avec le temps. En parapente, on se retrouve souvent ou j'avais l'impression d'être un peu... C'est venu avec le temps. En parapente, on se retrouve souvent ou j'avais l'impression d'être un peu... Je suis tombé dans un schéma. Quand on fait du vol de distance, on a surtout un critère sur lequel on se focalise plus que sur tous les autres. Ça peut être les kilomètres ou les points, et il arrive souvent qu'on aborde le vol de manière complètement différente. Et je voulais retrouver un peu le sentiment initial, que la joie de voler ou en vol de distance, ça peut être, on choisit le jour, on planifie son décollage pour aller le plus loin possible.

[00:08:34] Et quand on reste deux, trois, quatre heures déjà au sol, alors d'habitude je rentre à la maison. Étais-tu déçu ? Oui, ça dépend de ce que j'ai vécu. Mais en fait, le sentiment d'aller de A à B, d'avancer sans cesse et que la mission n'est pas encore terminée, je trouve ça génial. Et aussi la tâche combinée de savoir ce que je vole, ce que je fais à pied, comment je combine les deux, c'est un super défi qui manque au vol de distance. Et en fait, la combinaison de l'atterrissage et... le voyage continue, c'est super. Atterrir est énormément amusant et ensuite, l'aventure ne doit pas être finie.

[00:09:26] C'est quelque chose que je cherchais, et j'ai joué avec l'idée, puis j'en ai parlé avec Sebastian Benz à un moment donné. Il a fait un tour similaire et il m'a beaucoup inspiré. Je me suis dit que si je faisais ça, j'apprendrais peut-être beaucoup, et que je pourrais finir par voler aussi bien que lui.

[00:09:48] **Lucian Haas:** Sebi. Avant de parler de ton voyage, je m'intéresse encore un peu au vol de distance. Tu es en fait un grand passionné de vol de distance et en ce moment, tu es deuxième au classement mondial des X-Contests, des séries et tout ça. Donc là, tu es vraiment dans le haut du panier. Est-ce que tu dirais quand même, par comparaison, que ce genre de vol de distance peut peut-être rendre un pilote un peu trop spécialisé ?

[00:10:16] **Rico Chandra:** Pas. Pas trop focalisé, mais trop unidimensionnel si on ne fait que ça. Définitivement trop unidimensionnel, c'est pour ça que beaucoup, la plupart des bons pilotes, ne font pas qu'une seule discipline ; la plupart des bons pilotes font aussi de la compétition ou de l'Akro ou du Speedwing ou quelque chose comme ça. Et le Speedwing, c'est trop rapide pour moi. Je ne peux pas réfléchir aussi vite, ça ne passe pas. La compétition, je n'aime pas la proximité avec les autres pilotes dans les airs. Ça ne me convient pas non plus. L'Akro, je n'ai pas les nerfs pour ça. C'est pour ça que je pense qu'il est important d'avoir une autre dimension, une autre discipline, pour ne pas devenir trop unidimensionnel.

[00:11:00] **Lucian Haas:** Ça veut dire que pour ce qui est du vol en soi, tu te sens limité sur les autres disciplines, que tu n'oses pas ou que tu n'es pas très bon, alors il ne te reste en fait que le vol de cross-country, mais c'est trop unidimensionnel pour toi, donc il te faut une extension, et là tu fais du Hike and Fly et tu te dis, "Tiens, je vais essayer un truc comme ça". Exactement. Ce voyage que tu as lancé, tu as sûrement eu une idée en tête, on rêve toujours de quelque chose qui se prépare, on se demande ce qu'on veut en retirer, ce qu'on veut accomplir ou quelles sensations on veut éprouver, et ainsi de suite. Est-ce que ce voyage t'a apporté ce que tu espérais ?

[00:11:33] **Rico Chandra:** Oui, oui, à 100 %.

[00:11:37] Au début du voyage, je me disais que Ljubljana était si loin. Je suis déjà en route depuis une semaine et c'est si loin. Et puis, à un moment donné, se rapprocher de la destination, y arriver et vivre tellement de choses géniales, que ce soit en avion, mais aussi dans la nature et avec les gens. Le voyage a répondu à mes attentes et les a même dépassées.

[00:12:10] **Lucian Haas:** Tu as aussi tenu un blog presque quotidien, tu as fait des montages vidéo, probablement sur ton petit iPhone ou autre, et tu les as toujours mis en ligne, tout ça. Pourquoi était-il important pour toi de refléter ce voyage en temps réel dans l'espace virtuel, ou du moins sur Internet ?

[00:12:33] **Rico Chandra:** Je me suis dit que j'allais essayer. Je me suis dit que c'était un défi supplémentaire intéressant. D'autres pilotes l'ont super bien fait. OK. J'aime beaucoup lire les blogs d'autres pilotes et les récits de voyage en ligne en temps réel. Et je me suis dit que c'était un super défi et je ne suis pas vraiment du genre à archiver des photos ou des vidéos, donc je me suis un peu forcé à le consigner. Et ça m'a plu. D'ailleurs, je pense même avec le recul que je ne l'aurais fait que par... J'ai refait la raison : depuis que j'ai probablement 13 ans, mes parents n'ont aucune idée de ce que je fais pendant les vacances, parce que le garçon rentre à la maison et on me demande : "Alors, tes vacances ?".

[00:13:33] Super, il est parti et il n'en parle plus. Et maintenant, après toutes ces années, je crois qu'ils ont suivi mon blog et le tracking en direct plus intensément que d'habitude. Bref... j'ai pu faire plaisir à mes parents en leur permettant, après toutes ces années, de voir de si près comment j'ai passé mes vacances cette fois-ci.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Alors, un blog pour les parents. Je veux dire, tu ne l'as pas envoyé juste pour eux. Dans le...

[00:14:03] **Rico Chandra:** Après coup, c'était juste déjà tout seul pour ça, pour ceux qui leur ont donné cette

[00:14:07] **Lucian Haas:** ... plaisir... OK, ça en valait la peine. Mais pourquoi as-tu écrit en anglais ?

[00:14:12] **Rico Chandra:** Je l'ai posté sur les réseaux sociaux et... j'ai plus d'amis anglophones sur Facebook et Instagram. J'ai grandi aux États-Unis, j'ai grandi bilingue et je ne voulais pas seulement... Je me suis dit, oui, la plupart comprennent l'anglais, mais ceux qui comprennent l'anglais, beaucoup ne comprennent pas l'allemand et encore moins le suisse allemand. Et puis je me suis dit, l'anglais, ça me vient facilement, je vais faire ça maintenant. Tu as

[00:14:47] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as déjà reçu des retours sur ces blogs pendant ton voyage, au point de lire ce qu'il y a dans les commentaires ou autre ? Enfin, est-ce que tu y réponds et est-ce que ça te fait plaisir de voir que quelqu'un te suit, quitte à ce que ce soit dans des pays lointains ou chez soi, peu importe ?

[00:15:05] **Rico Chandra:** Oui, surtout sur le live-tracking. J'ai eu des gens qui m'ont envoyé des infos météo ou des conseils d'itinéraire. Ou en Slovénie, c'était super, il y avait quelques cracks locaux que je connaissais du Brésil. Ils m'ont envoyé des sites web où je pouvais regarder le vent. Ils m'ont énormément aidé pour une zone que je ne connaissais pas du tout. Et c'était très inspirant. Et là, on se rend soudain compte de tous ceux qui ont quand même jeté un œil au live-tracking.

[00:15:47] **Lucian Haas:** J'ai aussi un peu lu ton blog ou suivi tes parcours pour essayer de comprendre un peu, et ainsi de suite. Ce que j'ai remarqué, c'est que beaucoup de gens rêvent toujours de tours Hike-and-Flight de commencer, de se poser quelque part en haut de la montagne, de monter la tente et de repartir le lendemain. Toujours cette idée de ne pas atterrir en bas dans la vallée si possible. Mais j'ai remarqué que pour pas mal de tes vols, au final, tu n'es pas en haut de la montagne, mais que tu atterris quand même en bas dans la vallée ou quelque chose comme ça. C'était prévu ?

[00:16:22] **Rico Chandra:** Disons que j'ai aussi souvent dormi à l'hôtel. J'ai pris ma tente et mon sac de couchage pour avoir la liberté de ne pas avoir à planifier mes vols en fonction de l'endroit où je vais dormir. Et j'ai été cohérent là-dessus : je ne me suis pas soucié de l'endroit où je dormirais avant la soirée. Mais pour des raisons de poids, je n'ai pas pris de réchaud.

[00:16:52] Pour des raisons de poids, j'avais surtout pris ces barres et des sandwichs avec moi. Du coup, j'appréciais déjà plus un repas chaud quand il y avait un refuge en montagne quelque part. Ils étaient parfois complets à cause de la pandémie et tout ça. Mais ce n'est pas un problème. On peut toujours se trouver un dîner rapidement et ensuite dormir dans la tente à côté. Ce n'est pas un souci. Par contre, j'ai vite remarqué que je dormais bien mieux dans une chambre d'hôtel ou dans un refuge de la SAC que dans ma tente, ça m'est vite apparu. Et avec tout le blogging, le montage vidéo et l'électronique, j'avais aussi un problème de batterie.

[00:17:39] Je devais dormir quelque part au moins un jour sur deux pour pouvoir recharger tous mes appareils... Je devais dormir quelque part au moins un jour sur deux pour pouvoir recharger tous mes appareils... Et au final, ça a... Tu dis, atterrir dans la vallée ou à la montagne. Je crois que pour mes vols... La plupart des vols étaient si intenses que je me réjouissais déjà pendant le trajet de terminer le vol dans la vallée, de pouvoir me doucher quelque part et d'aller à l'hôtel. Et d'acheter un énorme dîner, parce que j'avais simplement plus envie d'atterrir dans la vallée. C'est...

[00:18:25] Peut-être que j'étais juste toujours complètement ivre. J'essaie

[00:18:28] **Lucian Haas:** moi... Ou c'était un hommage à Zeno, que tu ne peux pas atterrir en montagne avec le Zeno, mais que tu préférais atterrir dans la vallée avec le Zeno.

[00:18:35] **Rico Chandra:** Non, il n'y a pas eu de situation particulière. Je ne me souviens pas avoir eu la tentation d'atterrir en haut de la montagne. Je n'ai jamais eu à... à devoir décider, genre, est-ce que je veux atterrir ici en haut ou est-ce que je plane vers la vallée ? Je pense qu'au final, j'étais toujours en bas, dans la vallée.

[00:18:54] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que ces vols étaient si intenses que tu étais content ou que tu trouvais ça beau de pouvoir atterrir dans la vallée aussi, pour finir la journée en beauté, en quelque sorte. Qu'est-ce qui était si particulièrement intense pour toi dans ces vols ?

[00:19:09] **Rico Chandra:** D'habitude, quand on va voler, on choisit le jour de vol. On sort en fonction de la météo ou on part voler par beau temps. Mais ce n'est pas du tout le cas avec cette aventure. On regarde par la fenêtre et on a le choix, le matin, soit de marcher, soit de voler, soit de ne pas avancer du tout. Et il y avait souvent du Foehn du nord, du Foehn ou de l'orage. Et alors... je me suis souvent décidé à voler des jours où je ne l'aurais pas fait d'habitude. J'ai très bien géré mes risques. Je peux vous en dire plus là-dessus si vous voulez.

[00:19:56] J'ai procédé de manière très systématique. Mais j'ai déjà été souvent en l'air dans des conditions où j'avais carrément peur, et au final, j'étais plutôt content de devoir marcher deux ou trois heures de plus, là où on ne peut pas s'écraser.

[00:20:15] **Lucian Haas:** As-tu eu des expériences vraiment périlleuses pendant ce voyage ?

[00:20:19] **Rico Chandra:** Non, au final, je n'ai pas eu d'expériences vraiment périlleuses, ou pas plus que ce qu'on a d'habitude en déployant et en pratiquant le parapente. Mais je pense que c'est lié au fait que, dans le cadre de ma gestion des risques, j'ai été très conscient des dangers à l'avance. Et je ne pense pas qu'il y ait eu des dangers qui... au final, sont sortis de nulle part et que je n'ai pas... Oui, qui m'ont surpris. Je pense que j'ai fait mon analyse très sérieusement avant chaque vol. Et la plupart du temps, c'était... En général, ça se passe bien en parapente.

[00:21:04] Et quand on pense vraiment à tous les dangers possibles à l'avance, on est mieux préparé au fait que quelque chose puisse mal tourner.

[00:21:12] **Lucian Haas:** C'est quoi la gestion des risques pour toi ? Est-ce que tu vérifies tout ? Est-ce que tu as vraiment des check-lists que tu utilises en interne, ou peut-être même sur papier ou sur ton téléphone sous forme de liste à puces ou autre, où tu te dis : là, je procède vraiment de manière très systématique ? Comme le ferait peut-être un pilote de ligne sur un gros avion normal, qui dit qu'il a ses check-lists très précises et que seulement quand il les a toutes traitées, il dit : maintenant, je peux vraiment décoller.

[00:21:39] **Rico Chandra:** Oui, au cours des deux premières semaines, je me suis instauré une certaine... une certaine systématique. À savoir que les erreurs de jugement, on en fait toujours, mais elles ont des conséquences. Et pour le hikefly, lors d'une longue sortie, les conséquences ne sont pas du genre « je peux juste abandonner la journée et rentrer chez moi », mais plutôt devoir marcher pendant cinq ou dix heures à pied comme conséquence. Ou pire. Et c'est pour ça que... pour les décisions, j'ai en fait divisé les erreurs de jugement en cinq catégories, ou plutôt les conséquences des erreurs de jugement en cinq catégories.

[00:22:27] La première, c'est que je peux me blesser. La deuxième, c'est la perte ou la détérioration de matériel. La troisième, c'est la souffrance, comme l'effort physique, la peur, le froid ou la pluie. La quatrième, c'est la perte de temps. Et la... la cinquième, c'est passer pour un idiot devant les autres. Est-ce un risque ? Ce sont simplement les cinq catégories de conséquences que peuvent avoir les mauvaises décisions. Et elles ne se pondèrent pas du tout de la même manière. Enfin, me blesser, ça, je veux vraiment l'éviter. Et c'est pour ça que j'ai vraiment essayé d'évaluer les dangers et que je n'ai abordé des situations où je pouvais me blesser que si ça en valait vraiment la peine.

[00:23:18] Alors, j'ai... Combien de choses peuvent mal tourner ? J'essaie de quantifier les probabilités dans ma tête. Et j'essaie aussi de résister à la tendance à compenser un manque de talent par du courage. J'ai vraiment fait une analyse des risques. Est-ce que ça en vaut la peine ? Est-ce que je maîtrise la situation ? Est-ce que je me sens bien ? Est-ce que les dangers sont gérables ? En fait, je pense que je voulais éviter les risques pour la santé et je les ai relativement bien gérés. C'est la première catégorie d'impacts des mauvaises décisions.

[00:24:04] La deuxième, c'est la perte ou la détérioration du matériel. Et ça peut aussi signifier la fin de la sortie.

[00:24:12] **Lucian Haas:** Ça veut dire que quelque chose comme ça joue un rôle, par exemple... lors du choix du décollage, si tu te dis : je pars d'un truc peut-être très pierreux, où la probabilité qu'une suspente puisse se rompre parce qu'elle frotte sur la tranche de roche tranchante est beaucoup plus élevée. Ou alors, qu'est-ce que la perte de matériel représente pour toi comme facteur décisif ?

[00:24:32] **Rico Chandra:** Oui, exactement. L'exemple que tu as donné, ça joue un rôle. Mais une suspente de frein, je peux la réparer rapidement. Et quand c'est quelque chose de plus important, ça entre aussi dans le danger physique, dans la première catégorie, que je prends de toute façon très au sérieux. Mais il s'agit surtout de perdre du matériel. Et au début, je ne l'ai vraiment pas pris très au sérieux. Mais avec le temps, après avoir perdu une ou deux choses, deux ou trois, je l'ai vraiment pris au sérieux. Qu'est-ce que

[00:25:05] **Lucian Haas:** qu'est-ce que tu as perdu ?

[00:25:08] **Rico Chandra:** Mon chapeau de soleil, une fois. Mais c'est agaçant, mais pas si grave. Mes arceaux de tente. Et c'est ça, je les ai... j'ai mis ma tente quelque part au soleil le matin pour qu'elle sèche et j'ai oublié d'unoin les arceaux pour les ranger, et après dix pas, je me suis demandé : est-ce que j'ai vraiment tout ? Je devrais retourner voir rapidement ? Et je me suis dit : oui, tu n'as rien avec toi, tu ne peux rien perdre. Et puis, bien des heures plus tard, je m'en suis rendu compte, et c'est très agaçant. Tu es retourné ? Non, je ne suis plus retourné. Je ne suis plus retourné. Plus tard pendant la

randonnée, j'ai rencontré quelqu'un de cette région dans un refuge du SAC, et il est allé chercher les arceaux au bon endroit, mais ils n'étaient plus là.

[00:26:03] C'était vraiment un problème, non ? Parce que je me sens un peu bête de monter la montagne avec une tente mais sans les arceaux.

[00:26:12] **Lucian Haas:** On peut peut-être encore l'utiliser comme sac de bivouac. Oui,

[00:26:14] **Rico Chandra:** c'était vraiment embêtant.

[00:26:21] **Lucian Haas:** Tu as acheté une tente de rechange, ou qu'est-ce que tu as fait ?

[00:26:23] **Rico Chandra:** Un sac de bivouac au lieu de la tente, c'était la solution. Mais bon, ce genre d'erreurs ne doit simplement pas arriver. Et pour moi, il n'y a que deux façons de m'assurer que je ne laisse pas ou que j'oublie du matériel. L'une, c'est avec une check-list, j'ai tout avec moi. Et j'ai une check-list. Ou alors, si c'est un endroit où je peux être sûr que rien n'a été laissé, alors je peux aussi le faire. Mais je dois vraiment le faire de manière systématique, consciemment. Je fais maintenant la vérification, je n'ai rien laissé traîner. Ça veut aussi dire, au moment de déballer, ne pas éparpiller mes affaires n'importe où dans la zone, mais sur une zone choisie et délimitée. Ou au décollage, par exemple, j'ai alors consciemment

[00:27:11] pas tout simplement tout déballé, mais... J'ai porté mon aile jusqu'en haut de la pente pour la déployer, pour qu'elle ne cache rien, etc. Et là, j'ai vraiment procédé de manière méticuleuse avec le temps pour ne plus rien perdre. J'ai aussi toujours vérifié que mes poches à fermeture éclair étaient fermées, que rien ne pouvait tomber de mes poches de pantalon. Parce que ça peut très vite devenir très agaçant. Et ce temps, je me le prends pour faire ce contrôle. Oui. C'est justement la deuxième catégorie d'impacts liés à une perte de matériel mal maîtrisée. La troisième, c'est la perte de temps. Là, je me suis juste dit, oui, ça fait partie du lot.

[00:27:56] Le voyage, c'est le but. Si je voulais arriver vite, j'aurais pris le train. Donc avec

[00:28:03] **Lucian Haas:** perte de temps... la perte de temps, ça vient plutôt d'une logique de vol de distance, où tu te dis que chaque minute perdue est un kilomètre perdu. Mais pour un voyage de ce genre... Ça

[00:28:13] **Rico Chandra:** C'est pour un tel

[00:28:13] **Lucian Haas:** le voyage est en fait largement sans importance. Exactement. C'est

[00:28:15] **Rico Chandra:** c'est le but, le voyage est le but. Donc la perte de temps et la galère, c'est-à-dire les efforts physiques ou les désagréments, la pluie, le froid, je prends les deux. Je me suis simplement dit que ça devait m'être égal. Je ne me suis pas imaginé que ça se ferait sans ascensions difficiles. Ça doit vraiment m'être égal. Tant que ça n'affecte pas ma santé, je l'accepte tout simplement. Donc les conséquences de mauvaises décisions,

[00:28:46] La perte de temps et les galères, j'ai dit que je m'en foutais, tout simplement. Je l'accepte.

[00:28:53] **Lucian Haas:** Et le bon look, point 5 ? Le bon look, ça... Tu ne voulais pas te présenter devant les autres en étant en sueur, ou c'est quoi comme point, au juste ?

[00:29:01] **Rico Chandra:** C'est un peu ridicule que quelqu'un se soucie de savoir si je travaille un jour de plus ou un jour de moins. Mais ce que j'ai remarqué, c'est... Et là, je pense que le blogging m'a rendu service. En fait, les gens aiment ça. Le blog est beaucoup plus intéressant quand tout ne se passe pas bien, ou quand je suis honnête sur mes émotions, mes efforts, ma frustration, ou quand je suis peut-être un peu défoncé ou anxieux. Ça rend le blog plus captivant pour les lecteurs. Et pour ce qui est du "mauvais look", j'ai pu directement... l'ignorer et me voir plutôt comme un journaliste,

[00:29:46] qui documente, et pas celui qui... un journaliste n'a pas besoin d'être beau, sinon il ne fait probablement pas bien son travail.

[00:29:57] C'est comme ça que je l'ai interprété.

[00:30:00] **Lucian Haas:** Cela veut dire qu'au final, il ne restait vraiment que ces deux premiers points, à savoir que tu dis que l'intégrité physique et, en quelque sorte, l'équipement doivent rester complets et intacts.

[00:30:10] **Rico Chandra:** Exactement. La motivation joue encore un rôle important, non ? Ça touche au sujet de la frustration. Et là, je veille déjà à ce que la motivation ne souffre pas. Maintenant, je me suis fixé comme règle que les ascensions rudes m'indiffèrent, la pluie m'indiffère, je me suis simplement dit que ça n'affecterait pas ma motivation. Et ce n'est pas le cas. Mais ce que je me dis... Quand on a établi une règle, pour des raisons de motivation, au moment de déterminer jusqu'où je dois monter... Ou pour le Hike and Fly, c'est la décision de savoir quand je suis assez haut pour décoller, pour entrer dans la thermique.

[00:30:59] Et là, je me suis fixé une règle qui ne dépend pas de l'entrée en thermique, de la beauté du soleil ou d'une journée instable. C'est tout simple : je ne veux pas avoir à remonter au même endroit une deuxième fois. Donc, si ce n'est pas plus dangereux, je monte au moins assez haut pour pouvoir planer suffisamment loin, même s'il n'y a pas de thermique, pour pouvoir au moins grimper le versant d'à côté si ça ne marche pas. Pour ma motivation, ça a fait une énorme différence. Un plané jusqu'à la montagne suivante, ça ne me dérange pas. Mais un plané... pour se retrouver au même endroit après cinq heures et devoir remonter là, j'ai essayé de l'éviter.

[00:31:50] **Lucian Haas:** Tu as dit quelque chose d'intéressant tout à l'heure, quand tu parlais de l'intégrité physique, donc de rester en bonne santé, de ne pas se blesser, ou de ne prendre ce risque de blessure que si ça en vaut la peine. À quel moment dirais-tu que ça en vaut la peine de prendre un risque de blessure pour progresser lors d'une telle tournée ?

[00:32:09] **Rico Chandra:** Alors, on se pose la même question. Quand est-ce que ça en vaut la peine dans le parapente ? On prend un certain risque de blessure. La plupart de mes amis, qui ont pratiqué le parapente intensément pendant dix ans, ont fini par se fracturer les vertèbres à un moment donné. Du moins, c'est ce que j'ai l'impression. Donc, on fait cette évaluation. On prend un risque pour notre santé. Et la question est de savoir quand ça en vaut la peine pour moi lors de ce voyage, quand il n'y a pas de gain de temps significatif... Oui, j'ai fait le calcul.

[00:32:51] D'abord, c'est souvent au décollage. Est-ce que je décolle ou pas ? À quel point est-ce grave si je ne décolle pas maintenant ? Quel est le risque ? Et parfois, la situation était telle que, oui, je pourrais décoller maintenant. Mais il n'y aurait de toute façon pas de vol en thermique incroyable. Alors, oui... Est-ce que je ne perds pas trop si je renonce à ce décollage et que je pars à pied, parce que ce serait de toute façon une simple glissade, alors ça n'en vaut peut-être pas la peine. Mais s'il s'agissait d'un... Ce qui arrivait souvent, c'étaient des décollages lors de journées thermiquement actives, où je savais que, oui, si je décolle bien, alors je peux probablement voler une heure, deux, trois.

[00:33:37] Ça veut dire que ça va valoir le coup de décoller. Mais le problème que j'avais souvent, c'est que le vent est assez fort d'un côté et que je dois aller dans l'autre direction. Donc, je dois trouver un endroit correct pour décoller et finir par traverser un Lee assez fort. J'ai fait beaucoup d'évaluations de ce genre de Lee et j'ai un peu essayé de faire ça correctement. Donc, j'ai regardé toutes les stations de mesure du vent dans la région : est-ce qu'elles sont raisonnablement dans une zone correcte si je vole dans le Lee ? Est-ce que j'aurai 300 mètres de distance sous moi après, ou est-ce que je serai tout de suite au-dessus du terrain ? Est-ce que j'ai une voie de sortie ?

[00:34:23] Ce genre de réflexions, puis j'écoute aussi mon instinct. Et parfois, il me dit : « Oui, tu maîtrises, ce n'est pas une situation aussi dangereuse que tu le penses ». Ou alors : « Non, ça n'en vaut pas la peine. Ça va m'économiser deux heures au mieux. Ça ne suffit pas. Je vais à pied ».

[00:34:49] **Lucian Haas:** Vu la façon dont tu racontes tout ça, tu sembles être quelqu'un de très systématique. D'où ça vient ?

[00:34:58] **Rico Chandra:** Je ne sais pas. Je ne l'étais pas encore. Je n'ai pas toujours été comme ça. Les gens qui me connaissaient quand j'étais jeune, ils ne m'ont pas... J'ai commencé à voler assez tôt, à 15 ans. Et je pense que mon instructeur de vol de l'époque ne m'a certainement pas vu comme quelqu'un de systématique, mais plutôt comme...

[00:35:21] **Lucian Haas:** Étais-tu un casse-cou à l'époque ?

[00:35:23] **Rico Chandra:** Oui, un casse-cou et probablement aussi quelqu'un d'imprudent, je dirais, avec le recul. Mais est-ce que tu ne t'es jamais blessé pendant cette période ? Non, je ne me suis jamais blessé. Et j'en suis vraiment fier.

Est-ce que c'était le hasard, quand tu...

[00:35:40] **Lucian Haas:** Au début, tu dis que tu étais un casse-cou ? Je...

[00:35:42] **Rico Chandra:** Je pense que durant les dix premières années, c'était probablement une part de chance si je ne me suis pas blessé. Aujourd'hui, le facteur chance joue toujours un rôle, mais je suis devenu très systématique dans l'évaluation des risques. Je fais aussi un débriefing mental après la plupart des vols pour vérifier s'il y a eu de vraies situations dangereuses ou non. Et ce que je peux améliorer ? Je peux tout faire pour éviter les situations dangereuses. Donc maintenant, je suis systématique. Avant, oui, je pense que j'ai eu de la chance que rien de grave ne m'arrive.

[00:36:24] **Lucian Haas:** En 2003, d'après ce que j'ai lu, tu étais déjà dans l'Himalaya et tu as fait une grande expédition, tu as volé jusqu'aux hautes montagnes, jusqu'à 6000 mètres et tout ça. Est-ce que tu avais déjà cette vision de l'évaluation des risques à l'époque, ou est-ce que tu fonctionnais vraiment différemment encore à ce moment-là ?

[00:36:43] **Rico Chandra:** Je pense que je ne fonctionnais pas de la même manière à l'époque, mais pas forcément sans réfléchir. Enfin, j'avais déjà pas mal d'expérience à ce moment-là, et plus on a d'expérience, plus on voit tout ce qui peut mal tourner. Je n'étais pas dans une démarche téméraire, mais je ne me suis jamais penché sur la sécurité de manière aussi systématique qu'aujourd'hui. C'étaient des amis de l'université, des alpinistes professionnels, et ils avaient pour objectif une première ascension dans l'Himalaya. Je me suis dit que ça avait l'air passionnant, de savoir si je pouvais venir en tant que cuisinier, et ils m'ont dit : non, on a déjà un cuisinier, mais apporte quand même ton parapente.

[00:37:28] Et j'ai trouvé l'idée complètement dingue et deux semaines plus tard, j'ai décidé de venir avec mon parapente. Mais ce n'était pas de l'imprudence, ce n'était pas ça. C'était sérieux.

[00:37:45] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as seulement grimpé sur cette montagne avec eux à l'époque, ou est-ce que tu as dit : « Bon, maintenant que je suis là, je vais rester plus longtemps » ?

[00:37:55] **Rico Chandra:** Oui, j'ai aidé les amis pour le transport du matériel et j'avais un décollage juste au-dessus du camp de base d'où je pouvais décoller. Jusqu'à plus de 6 000 mètres. Et j'y faisais mes petits vols, pas des vols de distance comme on les voit aujourd'hui avec Brad Sander et ceux-là ou les Français dans l'Himalaya, mais juste aller dans la vallée voisine et revenir, avec déjà le sac de couchage et le matériel de secours, mais pas de vrais vols de distance. Et après, après toute l'expédition, je suis allé un peu à Bir et j'y ai fait un peu de biwak-vol avec un ami.

[00:38:48] Mais pas comme maintenant, ce bivouac-vol ici. Ça n'a jamais été comme ça. Et à l'époque, il n'y avait pas beaucoup de pilotes à Bir. C'était encore très restreint dans cette colonie tibétaine.

[00:39:03] **Lucian Haas:** Si tu compares ces deux expériences, il y a presque 17 ans d'écart, mais tu es une autre personne, et c'était aussi une autre pratique de vol, une autre montagne, une autre exigence. Si tu devais comparer ces deux voyages, ou si tu devais choisir maintenant, qu'est-ce que tu voudrais refaire ? Préférerais-tu cette grande aventure lointaine, comme l'Himalaya ou quelque chose du genre, ou plutôt un Hike and Fly, où tu te dis, zone alpine, en fait ce que tu connais de tes longs vols de cross-country, mais en l'abordant d'une manière totalement différente ?

[00:39:37] **Rico Chandra:** Question difficile. L'expédition dans l'Himalaya, c'était génial. Et je ne voudrais jamais m'en priver. Mais si je devais choisir maintenant, ce serait encore un voyage en Hike and Fly en Europe. C'est vraiment extrêmement gratifiant. Et pourtant, ça m'a énormément apporté aussi. Si je devais choisir, ce serait pour le Hike and Fly.

[00:40:02] **Lucian Haas:** Parmi les voyages que tu as faits, y a-t-il une expérience particulière qui te tient encore à cœur, où tu te dis : « Ah, ça n'a rien à voir avec le vol ou autre chose, mais pour ça à lui seul, le voyage en valait vraiment la peine » ?

[00:40:18] **Rico Chandra:** Il y a eu régulièrement ces moments qui m'ont rappelé à quel point ce que nous faisons est fantastique. Enfin, ce sont deux moments qui sont vraiment spéciaux. L'un, c'est juste au décollage, quand on sent la pression de l'aile sur les sangles et qu'on confie son poids à l'aile, à cette pression, je trouve que c'est une sensation géniale. Et le deuxième moment, c'est après le décollage, quand on vire dans la thermique et qu'on dépasse lentement l'altitude du décollage. Je sais, quand j'ai commencé à voler, c'était toujours un moment magique.

[00:41:06] Et même pendant le voyage, j'ai toujours eu l'impression d'avoir eu, comme si j'avais eu une chance extraordinaire, un repas gratuit ou une sorte de gros lot au loto, ce petit tube de thermique ; ces moments de chance que nous avons probablement tous beaucoup appréciés au début de notre carrière de pilote, je les ai vécus de manière très, très intense pendant le voyage et j'ai réappris à les apprécier.

[00:41:43] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ce sont exactement ces moments où tu te dis que ça te manque en fait, ou que tu le remarques peut-être après coup, c'est ce qu'on remarque parfois en vol de cross-country, parce qu'on ne prend peut-être pas la mesure de ce petit moment, on se contente de dire : ah, là ça monte, où est mon prochain point de virage ou où dois-je aller, comment et quoi, et est-ce que je suis assez rapide, dois-je déjà sortir de la thermique ou peu importe les décisions qu'on doit prendre là-dedans.

[00:42:06] **Rico Chandra:** Exactement, en vol de cross-country, on ne se pose pas la question, ou du moins on ne la pose plus souvent, de savoir si on va monter, on part du principe qu'à cette heure-là je décolle et donc, logiquement, je vais monter. Et si jamais on ne monte pas et qu'on coule après le décollage, alors on est, je suis un peu déconcerté que ça m'arrive. On est déçu et qu'est-ce que ça veut dire, pourquoi je suis coulé maintenant ? Et avec le Hikefly, c'était vraiment cette agréable surprise. Ah oui, ça porte encore vraiment et on voit que même les jours les plus pourris, il y a encore parfois une quantité étonnante de portance.

[00:42:55] Alors, pas forcément les jours les plus pourris, mais même les jours moyens, on peut faire des kilomètres et ça fait du bien.

[00:43:04] **Lucian Haas:** Est-ce que ce ne sont peut-être même pas, au bout du compte, les expériences de vol les plus fascinantes, quand on se rend compte qu'il ne faut pas toujours foncer depuis le bas et qu'on peut voler vite, mais que c'est parfois vraiment juste glisser le long d'une pente, sur des petits versants de vallée, où on avance très lentement, mais que cela intensifie quand même tellement l'expérience, juste pour cette raison ?

[00:43:28] **Rico Chandra:** C'est possible, et je pense que la diversité, c'est-à-dire le contrepoids, le contraste avec le vol de peur classique, c'est ce qui rend vraiment ça passionnant.

[00:43:41] **Lucian Haas:** Et qu'est-ce qui a été le plus risqué pendant le voyage ? Si tu dis que tu es quelqu'un qui mise énormément sur la réduction des risques, mais qu'as-tu quand même vécu comme un moment risqué ?

[00:43:53] **Rico Chandra:** Je pense que l'un des moments les plus intenses, objectivement ce n'était pas si dangereux, mais c'était certainement intense en termes de tension, c'était à la fin du voyage, ce vol de Kobala près de Tolmin en Slovénie jusqu'ici aux États-Unis. C'est dans la plaine de Ljubljana. Ce vol, ce ne sont que 50 kilomètres environ, mais ça passe au-dessus d'un terrain qui a l'air vraiment terriblement impraticable, des vallées de montagne slovènes étroites avec de la forêt, aucun point d'atterrissage et du vent venant de toutes les directions. Le matin, il y avait encore cette Bora, ce foehn du nord ou peu importe ce que c'est.

[00:44:41] J'avais vraiment un peu peur, j'étais tendu. Quand je me préparais au décollage, un parapente s'est écrasé et ça avait l'air assez terrible. J'étais vraiment tendu et c'était aussi le dernier défi du voyage. J'ai eu une vision en tunnel énorme pendant ce voyage. Je ne m'inquiétais plus que pour les étapes du voyage et plus du tout pour ma vie en dehors de ce voyage. À un moment donné, j'ai réalisé que je n'avais plus aucune inquiétude à part pour cette étape et celle-ci.

[00:45:31] C'était la dernière étape et à un moment donné, je me suis rendu compte que les zones d'atterrissage revenaient et que j'approchais du but. Il y avait l'aéroport de Ljubljana. Et là, j'ai réalisé que j'avais surmonté ce dernier défi qui m'avait tellement impatient et aussi tendu. Maintenant, je n'ai plus aucun souci. C'était un moment vraiment génial. C'était une énorme tension qui s'est relâchée. Ce n'était pas forcément très risqué, parce que c'étaient des vallées boisées et que je passais à travers avec l'aile. Rester coincé dans un arbre, ça aurait encore pu arriver. Je voulais éviter ça et c'est pour ça que j'étais tendu.

[00:46:18] Mais au bout du compte, ce n'est pas ultra dangereux ou le risque d'atterrir dans un arbre. Il y a bien un risque de blessure, mais ce n'est pas forcément aussi élevé que ce que l'on ressent quand on survole une vallée boisée.

[00:46:35] **Lucian Haas:** Comment est-ce que c'est quand, après un voyage de plusieurs semaines — tu y es resté presque quatre semaines — quand on dit que pendant ces semaines, seul le chemin compte ? On ne fait que ces petits pas

et tu dis aussi que tu étais en fait dans l'instant et que seul cela comptait, toutes les autres inquiétudes s'étaient envolées, seul l'instant comptait quasiment, et puis tu arrives à Jubelianer et soudain, ce qui était « le chemin est le but » est devenu soudainement le but, Jubelianer, le but est devenu, et tu es arrivé et tu sais que ce voyage est maintenant à sa fin. Est-ce que tu as peut-être dit à ce moment-là, après la première chose, que tu n'avais plus à t'inquiéter ? Que tu n'avais plus à te soucier de cette section, mais est-ce que tu as été soulagé après et est-ce que tu t'en es réjoui, ou y avait-il aussi une sorte de tristesse, comme pour se dire : wow, en fait, ça allait si bien sans souci pendant quatre semaines,

[00:47:22] j'aurais bien aimé que ça dure encore beaucoup plus longtemps ?

[00:47:24] **Rico Chandra:** C'était vraiment un grand plaisir d'être arrivé et j'étais content de rentrer chez moi, dans mon foyer, de cuisiner à nouveau dans ma cuisine, de dormir dans mon lit, de revoir mes proches. J'étais vraiment content de rentrer à la maison. J'ai ensuite réussi à faire comme Stall. Au départ, j'avais prévu de rester encore quelques jours à Jubelianer pour voir des amis et faire la fête avec eux. Mais ils étaient en quarantaine et je ne pouvais pas les voir, alors je me suis dit : "Bon, je prends le train", et il y avait tout de suite une gare avec un train direct pour Zurich.

[00:48:14] Je me suis dit que ce serait sympa d'être à nouveau à Zurich pour aller boire une bière, et j'étais vraiment content de rentrer chez moi.

[00:48:24] **Lucian Haas:** Tu as commencé le parapente en 1992. Ça veut dire que tu pratiques depuis presque 30 ans maintenant, tu as probablement accumulé une expérience énorme au fil des années. Qu'est-ce que tu as appris de nouveau, genre "wow", lors d'une telle sortie hike-and-fly ? Est-ce que ça continue vraiment d'évoluer avec le parapente ?

[00:48:45] **Rico Chandra:** Le fait que le parapente continue de progresser, c'est vraiment incroyable. Quel sport au monde permet encore d'apprendre autant après 10 ou 20 ans ? Et puis il y a aussi l'évolution des parapentes, des matériaux. On continue de faire des progrès. J'ai l'impression d'avoir appris autant cette année que pendant ma formation. Je pense que c'est vraiment génial dans notre sport. C'est totalement sous-estimé quand on doit recommander une discipline à des gens qui ne volent pas.

[00:49:31] Dans la plupart des sports, on finit par atteindre une limite où l'on ne peut plus progresser, sauf si on s'entraîne de plus en plus chaque jour. Et même dans ce cas, on finit par avoir 30 ans, on ne fait plus partie des plus jeunes et on commence doucement à perdre de sa superbe. C'est ce qui est génial dans notre sport. Maintenant, qu'est-ce que j'ai appris spécifiquement avec le Hike and Fly ? Je ne sais pas, mais j'ai l'impression que c'est la confiance en soi. Je pense avoir gagné plus de confiance en tant que pilote, sachant qu'on a un équipement qui permet de parcourir des distances énormes. Donc, si nécessaire, de pouvoir traverser des frontières à pied avec la voile et que ça fonctionne vraiment sur de longues distances.

[00:50:25] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a aussi, je veux dire, ce sont plutôt des choses liées à l'environnement du vol, comment dire... Mais est-ce qu'il y a aussi des histoires techniques où tu remarques que, malgré ta grande expérience, tu continues encore à progresser ? Ou est-ce qu'on finit par se dire qu'on maîtrise toutes les techniques de base, comme le pilotage en thermique, les décollages ou autre, et qu'il ne reste plus qu'à les adapter aux conditions locales spécifiques ? Ou est-ce qu'il y a encore des trucs où ça te prend soudainement et tu te dis : « Ah, maintenant je comprends comment ça se passe ici, ou comment le vent souffle ici, ou quoi que ce soit ? »

[00:50:58] **Rico Chandra:** Alors, je n'ai pas encore tout compris des deux. Mais je pense avoir énormément appris en volant en deux lignes. Le vol accéléré et le vol sur les sangles de suspension, je ne l'ai appris que ces deux dernières années. Et je pense que je peux encore apprendre beaucoup plus. Je l'utilise de plus en plus, je vole de plus en plus en accéléré. Donc, il y a énormément de choses qui ont été ajoutées. Ensuite, je m'imagine être devenu meilleur pour laisser l'aile chercher la thermique, pour laisser l'aile voler. Et elle se dirige alors automatiquement vers la thermique.

[00:51:43] Je ne sais plus exactement ce qui relève de l'aile et ce qui relève de l'intuition, ni comment les deux interagissent. Mais il y a cette notion de... on ne peut pas l'expliquer précisément, mais une sorte d'attraction magique vers la droite ou vers la gauche, et c'est là qu'il y a effectivement de la thermique.

[00:52:06] **Lucian Haas:** Tu lui cèdes alors. C'est comme une sorte de thermique propre.

[00:52:09] **Rico Chandra:** thermique thermique. C'est le sens technique,

[00:52:10] **Lucian Haas:** que l'on développe ensuite. Ou comment peut-on se représenter ça ? Je

[00:52:13] **Rico Chandra:** Je m'y résigne. Je m'y résigne. Peut-être que je me fais des idées. Mais j'ai l'impression qu'en écoutant ça, je suis devenu bien meilleur. Et ça a été très productif ces dernières années. C'est aussi le cas en vol, en vol de plaine, au Brésil, à Kaiko, c'est tout à fait extrême quand on décolle vers six heures du matin et que... Tout a l'air plat, mais on a l'impression qu'il y a quelque chose. Ou que je dois aller plus à gauche ou quoi que ce soit. Donc j'ai certainement changé mon style de vol. Ces quatre dernières années, je suis allé chaque année dans un SIKU, dans un cours SIV.

[00:53:04] J'ai encore énormément à apprendre, mais j'ai le sentiment d'avoir aussi énormément appris.

[00:53:13] Sur le plan tactique, je réfléchis beaucoup plus qu'avant. J'ai aussi beaucoup plus d'échanges maintenant, d'une part avec la ligue. Il y en a beaucoup de la part de la ligue suisse de parapente. Il y a maintenant cette ligue XC et il y a beaucoup d'échanges. Je fais partie d'Alps Freeride. Nous sommes en parapente. Nous sommes dans le club de parapente et il y a de très bons pilotes parmi nous, avec qui je peux apprendre énormément. Ces échanges sont aussi nouveaux pour moi. Ces dernières 28 années, je suis souvent parti voler seul, parce que beaucoup de mes amis ont soit arrêté de voler, soit sont devenus moniteurs de parapente et n'avaient donc plus le temps d'aller voler.

[00:54:07] Depuis quelques années, j'ai énormément d'échanges avec d'autres pilotes et j'apprends beaucoup d'eux.

[00:54:16] **Lucian Haas:** On en a déjà parlé tout à l'heure. Tu es quelqu'un de très systématique. Est-ce que tu remarques aussi parfois que cette pensée très systématique que tu as — et tu dis souvent, « je vais essayer de tout anticiper » et tout ça — que cette façon de penser te freine parfois en vol, qu'elle s'oppose à toi d'une certaine manière, qu'elle étouffe ton instinct et te fait dire « merde, si seulement j'avais un instinct » ou quelque chose comme ça ? Tu as déjà ressenti ça, cet instinct, ou quelque chose du genre ?

[00:54:39] **Rico Chandra:** Je pense que l'effet inhibiteur se fait surtout sentir pour moi quand, par exemple, on fait un vol de distance et qu'après trois heures au sol, on ne repart pas. Donc, oui, je ne suis peut-être pas toujours cohérent avec mon sentiment de joie. Mais là, j'ai encore rencontré quelques super gens qui y vont, qui s'en donnent à cœur joie et qui montent sur la montagne suivante, et on continue, et j'ai commencé à faire ça aussi. C'est une sensation géniale, parce qu'on vole, ça ne sert à rien, on vole pour nous et on vole parce qu'on prend du plaisir à voler et aussi à ce sentiment de déjouer les lois de la physique.

[00:55:38] Et cette joie, elle ne disparaît pas quand c'est l'après-midi et qu'un vol de distance de 80 ou 20 kilomètres s'est terminé le matin.

[00:55:50] **Lucian Haas:** Si tu regardes maintenant toute ton expérience sur toutes ces nombreuses années, si quelqu'un te demandait ou si tu avais un jeune pilote, qui a déjà fait sa formation mais qui veut maintenant continuer, qu'est-ce que tu lui conseillerais ? Comment peut-on le mieux se perfectionner en tant que parapentiste ?

[00:56:08] **Rico Chandra:** Alors, ce sont quelques choses que je conseillerais à quelqu'un dans une telle situation. Le plus important, c'est de cultiver le plaisir de voler et de ne faire aucun compromis quand on passe au compétitif. Le compétitif peut être un grand moteur, mais il ne doit pas devenir un frein. La deuxième chose, c'est de savoir... qu'on peut devenir incroyablement bon en peu de temps si on vole énormément et qu'on échange beaucoup avec les autres. Je pense que rejoindre une ligue est certainement une bonne idée, et participer à des compétitions.

[00:56:54] On voit bien que les pilotes apprennent énormément lors des compétitions. Moi, ça ne me tente pas. J'ai le vertige quand quelqu'un est dans la même colonne de thermique, mais je commencerais sûrement à faire une compétition ou je donnerais ce conseil à quelqu'un qui veut beaucoup apprendre. Et très important, le parapente est un sport formidable, mais ça ne vaut pas la peine de se blesser. Donc, prendre le risque de se casser le dos dans les dix prochaines années, ça ne devrait pas arriver. Alors là, je suis... C'est toujours assez stupéfiant qu'on ait autant d'accidents.

[00:57:44] Et je pense que nous avons ces accidents parce que nous sommes trop agressifs, parce que chacun d'entre nous l'aborde avec un peu trop d'agressivité. Et si nous enlevions un peu cette dynamique et que nous volions avec un peu plus de prudence, je pense que nous aurions nettement moins d'accidents. Parce que, ne vous méprenez pas, je trouve que c'est un sport formidable. Mais est-ce vraiment si génial que j'accepterais d'y échanger mon dos ? Non, je ne le pense pas. Et se mentir en se disant : « oui, ça ne m'arrivera pas parce que je vole bien mieux que tous les autres », c'est aussi assez délicat. Et trouver cet équilibre et se dire : « d'accord, ça doit être amusant »,

[00:58:33] mais ça ne doit pas être excessivement dangereux. Je vais parier. Et je dirais que j'essaierais de partir le plus tôt possible.

[00:58:43] **Lucian Haas:** Quelle expérience faudrait-il avoir, ou devrait-on en avoir, pour lancer une aventure de Hike-and-Fly comme celle que tu as faite ?

[00:58:52] **Rico Chandra:** C'est difficile à dire. Je ne pense pas que cela demande une expérience énorme. Je pense que si quelqu'un a le courage d'évaluer les zones de décollage, d'évaluer les zones d'atterrissage et a la discipline de jouer la sécurité en cas de doute, alors c'est accessible même pour quelqu'un qui ne vole pas depuis longtemps. Je pense que tout repose sur ces trois points : savoir évaluer les conditions de décollage, savoir évaluer les conditions d'atterrissage et avoir la discipline de dire ou de juger que c'est une aventure de Hike-and-Fly où ne pas pouvoir voler fait partie intégrante de l'expérience.

[00:59:46] S'il y a un risque trop important, je ne décolle pas.

[00:59:50] **Lucian Haas:** Pendant les quatre semaines où tu étais en déplacement, à quelle fréquence as-tu vraiment été sur des sites de décollage où tu aurais pu partir, pour finalement dire : non, je renonce au vol ?

[01:00:03] **Rico Chandra:** Peut-être trois fois. Il y en a environ trois qui me viennent immédiatement à l'esprit là. Il y en a peut-être eu plus. Mais il y a aussi eu l'autre cas, où j'étais en plein vol et que je me suis dit : « Bon, pour aujourd'hui, ça suffit, je vais me poser ». Ou alors, je me suis dit : « Ces nuages ont l'air assez menaçants, je vais me poser ». La règle empirique que j'ai utilisée, je ne sais pas si elle est correcte. Je me pose des hypothèses que je sais peut-être aussi grâce à Dani, mon premier instructeur : la règle empirique en cas d'orage que j'utilise, c'est que si je vois encore du ciel bleu juste au-dessus de moi, alors ça va encore.

[01:00:52] Bien sûr, personne ne doit s'y tenir aveuglément. Mais c'est peut-être une hypothèse raisonnable à garder avec soi pendant quelques années pour vérifier : est-ce que c'est vrai ? Est-ce que ce n'est pas vrai ? Est-ce que c'est vrai ? Est-ce que ce n'est pas vrai ? On peut aussi vérifier ça depuis l'atterrissage, depuis le sol. Et j'ai pour moi beaucoup de ces règles empiriques et d'hypothèses, et jusqu'à présent, ça a plutôt bien fonctionné avec ces règles. C'est d'une certaine manière plus quantitatif que de se fier simplement à son instinct, genre « là, j'en ai assez » ou « là, le nuage est trop noir ». C'est une façon d'essayer de quantifier et ensuite de mesurer si c'est vraiment vrai.

[01:01:39] **Lucian Haas:** Quelle est ta règle empirique préférée ?

[01:01:46] **Rico Chandra:** Quand il est temps de décoller, alors il est temps de voler. Maintenant, personne ne doit prendre ça comme une règle absolue sans avoir porté cette hypothèse pendant quelques années pour tester si c'est vraiment vrai. Mais avec ce genre de règles empiriques, j'arrive au moins, oui, à une certaine mesurabilité, plutôt que de simplement dire : je ne sais pas pourquoi, mais je ne décolle pas maintenant.

[01:02:17] **Lucian Haas:** Peut-être qu'avec de telles règles empiriques, il faudrait au moins faire un suivi, tant qu'on part du principe que les conditions météo ne vont pas changer de manière significative dans les trente prochaines minutes ou quelque chose comme ça. Oui, bien sûr. On peut voler au moment où on a décollé, mais il peut arriver qu'un quart d'heure plus tard, il y ait une percée de Föhn super forte et là, tu te dis : merde.

[01:02:38] **Rico Chandra:** Absolument. Je ne veux vraiment pas que quelqu'un utilise ces règles empiriques pour voler ou pour vivre. Ce que je dis, c'est que ça sert quand même à quelque chose de garder ces règles comme des hypothèses et de les évaluer au fil des années. Et ainsi, on affine sa compréhension de ce qui est encore faisable, quel Lee est encore flyable, et ainsi de suite. Il y a

[01:03:06] **Lucian Haas:** C'est une règle empirique que tu as fini par abandonner parce que tu t'es rendu compte : « J'y ai cru pendant 20 ans, mais merde, ça ne marche pas ? » Ou alors, on préfère mieux l'écartier ?

[01:03:18] **Rico Chandra:** Ouais, la règle empirique, genre on peut toujours atterrir, je l'ai abandonnée.

[01:03:26] Je ne sais pas si je... enfin, je ne les ai jamais suivies, mais je les ai gardées comme hypothèse et on dit aussi, en discutant avec des amis, qu'on finit toujours par atterrir. Logiquement, parce que ceux qui sont morts ne sont plus là pour en discuter. Mais j'ai cette règle empirique : je veux vraiment voir l'atterrissage, soit directement dans l'angle de glisse, soit savoir qu'il est là. Sinon, je n'y vais pas vraiment.

[01:03:57] **Lucian Haas:** Est-ce que cette façon de penser en termes de règles empiriques, de dire « oui, je vais poser ça comme hypothèse et suivre ça pendant un moment », est-ce que c'est aussi lié à ton activité ? Tu es physicien, tu as même travaillé un temps dans la recherche, tu as travaillé sur cet accélérateur de particules au CERN à Genève et tout ça. Est-ce que c'est aussi lié au fait que tu dis que tu aimes penser en termes de systèmes ? Et si oui, est-ce que ça, ou la physique et cette façon de penser, est-ce que tu dirais que ça t'a aidé d'une manière ou d'une autre dans l'aviation ?

[01:04:31] **Rico Chandra:** C'est probablement l'inverse. Mon intérêt pour la physique venait de la même raison que mon intérêt pour les règles empiriques et la systématique. Ce n'est pas que l'on m'a appris la physique et que je dois maintenant appliquer des règles à tout, mais c'est ce qui m'intéressait parce que des règles, des hypothèses, ont été établies en physique et qu'elles ont été ensuite assez bien écartées ou confirmées. Et la deuxième question, celle que tu...

[01:05:05] **Lucian Haas:** était. Oui, si cette approche quasi issue de la physique ou cette pensée structurée par des règles.

[01:05:10] **Rico Chandra:** Est-ce que ça m'a servi pour le vol ? Je ne sais pas. Je pense que oui, parce qu'il y a pas mal de physique dans notre sport, donc la météorologie ou aussi la dynamique de la aile, la mécanique, tout ça. Je pense que ça sert à quelque chose. Mais si je compare avec des amis qui ne sont absolument pas des physiciens mais qui volent très bien, ils ont aussi une excellente compréhension de la météorologie, de la mécanique, de ces aspects physiques du sport, et je ne pense pas être en avance sur eux quand je discute avec eux.

[01:05:58] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'on n'a pas besoin d'être physicien pour devenir un vraiment bon pilote. Absolument pas. C'est quoi, pour toi, un bon pilote ? C'est

[01:06:05] **Rico Chandra:** Il y a quelques pilotes qui, je pense, ont juste un sens spécial. Et quand je vole avec eux, je n'ai pas l'impression qu'ils se soucient du tout du fait qu'ils pourraient être au sol dans 20 minutes, parce qu'ils volent avec tellement d'assurance, qu'ils choisissent des routes si originales et tracent des lignes magnifiques dans le ciel avec une telle intuition. Il y en a quelques-uns qui ont vraiment ce truc de manière totalement intuitive. Mais tu n'as pas ça quand

[01:06:47] **Lucian Haas:** tu dis ça maintenant ?

[01:06:48] **Rico Chandra:** Alors, quand je regarde ces pilotes, comme Dominik Rohne, un bon ami à moi, ou Sebastian Wenz, avec qui j'ai beaucoup volé cette année, quand je les regarde, ils ont définitivement un don que je n'ai pas.

[01:07:04] **Lucian Haas:** Mais si on regarde ta position, par exemple dans le XContest, comme je l'ai dit, tu es maintenant deuxième dans la catégorie série et tout ça, il ne faut peut-être même pas avoir ce sens pour pouvoir quand même voler avec beaucoup de succès.

[01:07:16] **Rico Chandra:** Je pense qu'un certain sens s'est peut-être développé chez moi, simplement parce que j'ai commencé tôt et que je suis là depuis longtemps. Le fait d'être maintenant haut dans le XContest, ce n'était pas du tout prévu. Je ne l'ai pas planifié. Non, j'étais au Brésil en octobre et ça s'est bien passé, mais pas les jours où tous les autres ont volé loin, mais sur des jours de thermique bleue vraiment misérables. Et puis, à un moment donné, un bug dans le XContest a été corrigé et soudain, j'étais tout en haut du classement et je me suis dit que c'était plutôt amusant.

[01:07:59] **Lucian Haas:** Changeons un peu de sujet pour la fin. En tant que physicien, tu diriges maintenant ta propre entreprise à Zurich, ou avec d'autres partenaires, appelée Arctis Radiation Detectors. De quoi s'agit-il exactement ?

[01:08:14] **Rico Chandra:** Notre entreprise développe des systèmes de surveillance pour les menaces radiologiques. Cela signifie que nos clients proviennent de cercles gouvernementaux internationaux et utilisent ces systèmes, par exemple aux frontières, pour empêcher la contrebande de sources hautement radioactives ou de matériaux comme l'uranium ou le plutonium, qui peuvent être utilisés pour des armes nucléaires.

[01:08:49] **Lucian Haas:** Vous êtes encore une entreprise relativement jeune. Quand l'avez-vous fondée ?

[01:08:53] **Rico Chandra:** On a fondé l'entreprise en 2007 en tant que spin-off de l'ETH Zurich et du CERN. Mais on n'est pas la startup high-tech classique, celle qui explose avec du capital-risque pour finir par valoir des milliards. Ce qu'on fait est passionnant et génial. Et je pense qu'on apporte une contribution importante à la sécurité. Mais c'est un business vraiment difficile. C'est un marché où nos concurrents sont avant tout de grands groupes d'armement américains cotés en bourse. Et se battre contre eux avec une minuscule entreprise de Zurich,

[01:09:43] où les coûts salariaux ne sont pas les plus bas et où l'on fabrique aussi du matériel, c'est vraiment un métier difficile. Et nous avons eu quelques excellentes années, mais aussi quelques défis de taille.

[01:09:57] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on peut, en tant que patron d'une si petite entreprise qui est en forte concurrence et tout ça, se permettre de se vider la tête et, en fait, de libérer ses journées pour voyager ?

[01:10:08] **Rico Chandra:** Parfois j'ai mieux réussi, parfois moins bien. Cette année, j'ai plutôt bien réussi. Ça a aussi un peu à voir avec la pandémie. Il y avait un peu plus de temps libre que d'habitude. Mais nous avons aussi décidé, il y a un ou deux ans, il y a un an, de nous réorganiser un peu, pour que mon rôle ne soit plus aussi central et global qu'avant. Et j'ai des collègues dans l'équipe qui font un travail vraiment super, qui maîtrisent la direction de l'entreprise. Ça m'a aussi permis de partir en voyage pendant un mois maintenant, sans ordinateur portable.

[01:10:54] C'était la première fois depuis, je ne sais plus combien de temps, que je n'avais pas d'ordinateur portable avec moi. C'est seulement possible parce que j'ai des collègues formidables qui ont fait le boulot et qui l'ont très bien fait.

[01:11:09] **Lucian Haas:** Mais est-ce que c'était quand même une sorte d'expérience unique ? Ou est-ce que tu dirais que maintenant que j'ai goûté au Hike and Fly, à cette liberté et à ces possibilités, je dois absolument recommencer dès l'été prochain ? Je...

[01:11:22] **Rico Chandra:** Je peux bien m'imaginer repartir bientôt pour un Hike and Fly. Je changerai quelques trucs, peut-être pas aussi longtemps, et peut-être vers la Méditerranée au lieu de l'Est. Mais je peux tout à fait me voir faire ça.

[01:11:38] **Lucian Haas:** Est-ce que tu pourrais aussi l'intégrer au niveau du travail, de ton côté ?

[01:11:41] **Rico Chandra:** Je veux organiser ma vie de manière à ce que ça me plaise, et oui, ça va se faire comme ça.

[01:11:49] **Lucian Haas:** Et si tu pouvais te souhaiter un vol particulier maintenant, en te disant : « je veux vivre un tel vol », que ce soit un très long vol de distance ou un vol Hike and Fly vraiment spécial, quel serait le caractère de ce vol, celui où tu te dirais : « c'est là que je ressens le plus que c'est ça, voler, c'est cette liberté ? »

[01:12:09] **Rico Chandra:** C'est une question difficile, parce que la polyvalence du vol est précisément ce qui est attirant. Je pense qu'il y a déjà beaucoup de vols que j'aimerais refaire ou que j'aimerais faire une fois, que je n'ai jamais faits. Mais ce que je choiserais vraiment, si je devais n'en choisir qu'un, ce serait à nouveau des vacances avec mes collègues du club Alpsfreeride à Piedrahita. Vivre ensemble pendant une semaine, voler super bien. Le vol y est aussi très varié. Il y a des montagnes, il y a des plaines et parfois les deux. Les deux dans un même vol.

[01:12:55] Je pense que ce serait le vol de mon choix, en vacances de vol avec des amis dans un terrain varié.

[01:13:05] **Lucian Haas:** Piedrahita, donc en Espagne centrale, un peu au nord de Madrid, c'est une zone de vol de distance très, très belle, où on peut longer une crête très, très longue ou bien s'envoler vers les plaines. Un bel objectif. Je te souhaite d'aller bientôt à Piedrahita avec des amis, ou n'importe où ailleurs, pour faire tes beaux, beaux vols. Rico, je te remercie pour cette discussion et pour les aperçus sur la planification et la réduction systématique des risques en Hike and Fly et pour les autres types de vols. J'ai appris beaucoup de choses et je te souhaite, avec ça, de continuer à revenir au sol, en bonne santé et en forme, à chaque fois.

[01:13:41] **Rico Chandra:** Merci beaucoup, je te souhaite la même chose, Lucian Haas. Et merci infiniment de m'avoir invité pour cette discussion.

[01:13:48] **Lucian Haas:** Oui, super, avec grand plaisir.

[01:13:54] C'était Rico Chandra en conversation avec Lucian Haas. Si tu veux en savoir plus sur le voyage de Rico, tu trouveras les liens vers son blog de voyage et sa chaîne YouTube dans les notes de cet épisode de podcast sur Lu-Glidz. D'ailleurs, il y a déjà plus de 40 heures d'écoute d'autres épisodes de podcast sur Podz-Glidz. Tu peux les trouver sur Soundcloud, Spotify, iTunes, Google Podcasts et dans de nombreux autres catalogues audio. Si tu ne veux ne manquer aucun prochain épisode, je te conseille de simplement t'abonner à Podz-Glidz sur ton podcatcher préféré. Si tu deviens ensuite un soutien de Podz-Glidz et Lu-Glidz, tu contribueras à ce que de nombreux autres épisodes intéressants continuent d'arriver là-bas à l'avenir. Pour finir, j'aimerais répéter une déclaration de Rico. Quel sport magnifique nous avons là, où nous pouvons encore continuer à évoluer après tant d'années.

[01:14:42] Sur ce ton, saisissez l'opportunité et allez voler. Ciao.