

Rettertalk

Podz-Glidz 85 — Alois Rettenbacher

Published	2022-06-24
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/rettertalk-alois-rettenbacher-podz-glidz-85
Duration	01:14:22
Speakers	Alois Rettenbacher, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0085-rettertalk-alois-rettenbacher.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	22
Show notes	22
Transcript	23
Français	40
Show notes	40
Transcript	41

Deutsch

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

Show notes

Alois Rettenbacher hat schon viele verschiedene Rettungsschirme selbst ausprobiert. Was hat er dabei erfahren und gelernt?

2012 erschien auf Youtube ein Video eines jungen Österreichers, der im Winter über dem verschneiten Tal seines Hausbergs Bischling einfach mal verschiedene Rettungen ausprobierte und seine Erlebnisse dabei dokumentierte. Rundkappe, Kreuzkappe, Rogallo, Base-System.

Alois Rettenbacher, damals 27 und gerade mal zwei Jahre im Besitz des Flugscheins, wollte herausfinden, welche Bauart von Rettung ihm wohl am besten taugt. Zuvor war er in Gesprächen mit anderen Fliegern nur auf viel Halbwissen gestoßen, dass ihm bei seiner Entscheidung nicht so recht weiterhalf.

Sein Video „Retter-Problematik“ erregte damals – zumindest in der deutschsprachigen Gleitschirmszene – einiges an Aufmerksamkeit. Es führte vielen Piloten vor Augen, dass man das Thema Retter vielleicht nicht gar so stiefmütterlich behandeln, sondern dass man sich stärker damit auseinandersetzen sollte.

Alois zeigte unter anderem: Rundkappen können heftig pendeln, Kreuzkappen eine unerwartet starke Vorwärtsfahrt entwickeln (was bei ihm in einer ungeplanten Dachlandung endete), Rogallos vertwisten gerne und tendieren zur Scherenstellung, etc.

Diesem ersten Retter-Video ließ Alois über die Jahre noch einige weitere folgen. Und so dürfen wir ihm heute dankbar sein, in der Szene einiges an Diskussionen und Nachdenken über Notschirme angefach zu haben.

Das Thema Retter ist damit aber noch lange nicht durch. Für die meisten Gleitschirmflieger gilt immer noch der Satz: „Aus den Augen, aus dem Sinn.“ Der Retter ist für viele ein nötiger, aber trotzdem irgendwie unliebsamer und deshalb gedanklich verdrängter Ballast im Gurtzeug.

Vielleicht ändert diese 85. Folge von Podz-Glidz das ein wenig. Ich wünsche jedenfalls gute Unterhaltung und viel Erkenntnisgewinn aus dem Rettertalk mit Alois Rettenbacher.

Wenn Dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit – als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst Du auf der Website meines Blogs Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite „Fördern“.

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

Musik dieser Folge:

Track: Out on my Skateboard | Künstler: Mini Vandals

No Copyright Audio Library

Watch & Download: https://www.youtube.com/watch?v=zcCwR_bgmYg

Weiterführende Links : - Playlist mit allen Retter-Videos von Alois Rettenbacher

- Barbarahof - Von Alois Familie betriebenes Hotel direkt an der Bischling-Bahn

Links:

- Playlist mit allen Retter-Videos:
https://www.youtube.com/watch?v=Q_YLIsAWZKk&list=PLe47D3mk4QUeJ-KodNZInHs_A5r9pXmTl

- Video Retter-Problematik: https://www.youtube.com/watch?v=Q_YLIsAWZKk
- Barbarahof: <https://www.barbarahof.com>
- Fluggebiet Bischling: <https://www.bergbahnen-werfenweng.com/sommer/paragleiten/fluggebiet/>
- Retterwissen: <https://lu-glidz.blogspot.com/search/label/Serie%20Retterwissen>
- Podz-Glidz #15: Der Rettertester: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/11/podz-glitz-15-der-retter-tester.html>

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/06/podz-glitz-85-rettertalk.html>

Transcript

[00:00:07] **Alois Rettenbacher:** Das war speziell in meiner Anfangszeit diese ultraleichten Rettungsgeräte, da wo Leute sich Wirbel gebrochen haben am Rettungsgerät. Ich habe selber in Werfenwegen gesehen, da wo Leute am Rettungsschirm, selbst bei perfektem Pilotenverhalten, also Scherenstellung vermieden, runtergekommen sind und sich trotzdem Halswirbelsäule gebrochen haben und solche Sachen. Da würde es mich freuen, wenn es so wäre, dass meine Videos da ein bisschen Bewusstsein in die Szene gebracht haben.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:52] **Alois Rettenbacher:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:56] **Lucian Haas:** Heute mit Alois Rettenbacher. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:05] 2012 erschien auf YouTube ein Video eines jungen Österreichers, der im Winter über dem verschneiten Tal seines Hausbergs Bischling einfach mal verschiedene Rettungen ausprobierte und seine Erlebnisse dabei dokumentierte. Rundkappe, Kreuzkappe, Rogallo, Becher. Gleichsystem.

[00:01:25] Alois Rettenbacher, damals 27 und gerade mal zwei Jahre im Besitz des Flugscheins, wollte herausfinden, welche Bauart von Rettung ihm wohl am besten taugt. Zuvor war er im Gespräch mit anderen Fliegern nur auf viel Halbwissen gestoßen, das ihm bei seiner Entscheidung nicht so recht weiter half. Sein Video »Retterproblematik« erregte damals, zumindest in der deutschsprachigen Leitschirmszene, einiges an Aufmerksamkeit. Es führte vielen Piloten vor Augen, dass man das Thema »Retterproblematik« nicht so einfach bezeichnen kann. Man sollte das Thema »Retter« vielleicht nicht gar so stiefmütterlich behandeln, sondern dass man sich stärker damit auseinandersetzen sollte. Alois zeigte unter anderem, Rundkappen können heftig pendeln, Kreuzkappen eine unerwartet starke Vorwärtsfahrt entwickeln, was bei ihm in einer ungeplanten Dachlandung endete,

[00:02:13] Rogallos verzweigten gerne und tendieren zur Scherenstellung etc. Diesem ersten Rettervideo ließ Alois über die Jahre noch einige weitere folgen. Und so dürfen wir ihm heute dankbar sein. In der Szene einiges an Diskussionen und Nachdenken über Notschirme angefangen zu haben. Das Thema »Retter« ist damit aber noch lange nicht durch. Für die meisten Gleitschirmflieger gilt immer noch der Satz »aus den Augen, aus dem Sinn«. Der Retter ist für viele ein nötiger, aber trotzdem irgendwie unliebsamer und deshalb gedanklich verdrängter Ballast im Gottzeug. Vielleicht ändert diese 85. Folge von Podz-Glidz das ja ein wenig. Ich wünsche jedenfalls gute Unterhaltung und viel Erkenntnisgewinn. Aus dem Retter-Talk mit Alois Rettenbacher.

[00:03:00] Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Blogs Lu-Glidz. Und zwar dort auf der Seite »Fördern«.

[00:03:19] Alois, wie häufig bist du eigentlich schon aus einer realen Notsituation mit dem Retter runtergekommen? Einmal. Warum?

[00:03:27] **Alois Rettenbacher:** Da bin ich mit einem Freestyle 3 von Gradient geflogen. Und habe die Kontrolle verloren. Ich war eingetwistet und dann habe ich das einzige Mal den Retter gelöst. Und das war ein Base-System von Subair. Das habe ich schon länger. Und das war eines der schönsten Erlebnisse im Paragliden, die ich eigentlich gehabt habe. Eines der schönsten? Das ist ungewöhnlich. Warum? Ich habe mir im Vorfeld viele Gedanken gemacht über Rettermaterial, welche Rettungsschirme welche Vor- und Nachteile haben. Und habe dann immer im Hintergedanken

gehabt, kann ich das dann im Extremfall noch realisieren? Und zwar, in der Vergangenheit war es immer so bei Skiunfällen oder beinahe Skiunfällen, wie man so die Erfahrung hat, dass man sich selbst zusieht, wie der Körper gewisse Reaktionen macht.

[00:04:18] Zum Beispiel wie beim aktiven Fliegen, wenn man es dann in der Luft prügelt und man merkt dann, dass der Körper schon viel schneller reagiert, wie die Gedanken das eigentlich bewusst machen. Und ich habe immer mit dem Gedanken gespielt, jetzt habe ich mir immer so viele Gedanken gemacht, aber was ist, wenn das gar nichts hilft? Man hat ja schon aus der Psychologie gehört, dass es viele Arten von Reaktionen darauf gibt und die kann man dann kategorisieren, wie der Mensch reagiert, wenn er dann mit Stress konfrontiert ist. Da gibt es ja primär diese Thesen, die sind wahrscheinlich alle nicht komplett, dass es Angriff, Flucht und Starre gibt.

[00:04:54] Und dieses Bewusstsein, dass ich nicht meine, also dass ich nicht identifiziere. Wenn ich nicht identifiziert bin mit meinen Fähigkeiten, das habe ich immer schon gehabt und ich habe nicht gewusst, wie reagiert dann mein Hirn, wenn das Adrenalin einfährt und wenn der Stress einfährt. Das habe ich schon gemerkt bei diversen Retterversuchen, dass die kognitive Wahrnehmung zum Beispiel von dem, was in der Außenwelt passiert, oft sehr abweicht von dem, was ich dann später im Video gesehen habe. Und insofern war das Schöne oder die Bestätigung dessen, ich habe mir im Vorfeld Gedanken gemacht, was ist bei mir, wenn Kontrollverlust eintritt. Und in dem Fall habe ich diesen Kontrollverlust gehabt, ich war eingetwistet und habe dann sehr schnell dieses Programm

[00:05:35] in der Luftfahrt, in der professionellen, glaube ich, heißt das Standard Operating Procedure abgespult. Also das erste war bei mir das Einfrieren der Bremsen so auf ungefähr Karabinerhöhe, dass der Schirm nicht irgendwie rausschießt und dann habe ich schon gesehen, ich bin eingetwistet. Das zweite war dann der Kontrollblick, wie viel Höhe habe ich noch, kann ich da noch was machen? Und zu dem Zeitpunkt habe ich schon gemerkt, dieser Kontrollblick, das war dann wie in der Wahrnehmung, dass ich mich nicht mehr so gut fühle, sondern wie, das klingt jetzt ein bisschen komisch, aber wie wenn man sich selbst zusieht, dass man das macht. Und habe dann realisiert, nein, da kann ich jetzt nichts mehr machen. Dann habe ich noch die Erinnerung, dass ich beide Bremsen in eine Hand genommen habe, um das Vorschießen der Kappe zu verhindern, wenn man zum Retter greift. Das ist zum Beispiel so ein Feature, das habe ich von Sicherheitstrainer gehört, dass das ja oft passiert, dass die Leute, wenn sie dann zum Retter greifen, loslassen und dann geht es erst richtig ab.

[00:06:23] Und dann habe ich die beiden Bremsen in die linke Hand genommen, habe mich getrennt und während des Trennvorgangs habe ich mich sehr gefreut, darüber, dass das jetzt so schnell und abrupt von starten gegangen ist. Und insofern war das ein wunderschönes Erlebnis, weil es die Bestätigung dessen war, dass diese Auseinandersetzung mit dem Ernstfall, also nicht aus einem negativen Wahrnehmungsfilter, sondern konstruktiv, wenn ich ein Problem habe, dann will ich konstruktiv schnell rauskommen, dass das sehr viel Sinn gemacht hat. Und darum war das ein schönes Erlebnis.

[00:06:54] **Lucian Haas:** Wahrscheinlich auch mit dem BASE-System hast du ja auch wenig Komplikationen danach, weil du siehst einmal das BASE, der Schirm fliegt weg, der BASE-Schirm kommt hinten raus und dann hast du nichts mehr mit dem Schirm zu kämpfen oder sonst was, sondern kannst sagen, ich habe eigentlich im Grunde wieder ein Fluggerät über mir und das sinkt zwar schneller als das davor, aber ansonsten kannst du es genauso zu Boden steuern und bist auch wieder von da ab her der Lage und kein ausgelieferter Mensch.

[00:07:17] **Alois Rettenbacher:** Genau. Und das Bild, was ich da im Kopf habe, das Problem, der Schirm zieht einen die Rettung aus. Also das heißt nicht wie beim normalen Rettungsschirm, da wo du den Rettungsschirm werfen sollst, dann sollst du im besten Fall noch darüber nachdenken, wo werfe ich ihn wie hin. Und das sind alles so Faktoren, die was im Ernstfall, wo man eh schon die Überlastung hat im Hirn und dieses Adrenalineinschuss, das spürt man ja im Körper, wie das einen verändert. Und in dem Fall gefällt mir das einfach sehr gut, dass das Problem, dass man sich vom Problem löst und durch dieses Lösen die Lösung rauskommt. Und das gefällt mir sehr gut. Und ja, das war in dem Fall ganz ein edles Erlebnis. Also das Problem hilft dir im Grunde sogar bei der Lösung letzten Endes. Genau.

[00:07:57] **Lucian Haas:** Das ist ja jetzt bei normalen Rettern, also nicht solchen Base-Systemen, ja nicht ganz der Fall, sondern da musst du als Pilot noch viel mehr an Input machen. Und da hast du ja viele, viele Versuche dazu auch selber gemacht. Wie bist du überhaupt auf die Idee gekommen zu sagen, ich fange mal diese Retter-Serie an. Das war ja schon

vor zehn Jahren. 2012 hast du, glaube ich, diesen ersten Film zur Retter-Problematik rausgebracht. Was hat dich damals dazu getrieben, so was zu testen?

[00:08:24] **Alois Rettenbacher:** Ich habe viele, in der Anfangszeit, viele Piloten gefragt, die ich sehr respektiert habe, warum sie welche Rettungsgeräte verwenden. Und das waren dann auch Fragen zu Trennkarabinen. Und damals gab es die Kreuzkappen noch nicht so. Da gab es Rundkappen und Rogallo. Und habe dann die unterschiedlichsten Antworten bekommen, die was nicht plausibel irgendwie zusammengepasst haben. Und dann habe ich es einfach probiert. Und das war so im Freundeskreis, haben die Leute dann mitgefilmt zur Analyse. Und wir haben die dann geworfen. Und diese Erkenntnisse habe ich dann verdaut, mir angeschaut und eine Fluglehrerin hat mir dann gebeten, das zu veröffentlichen, weil sie gesagt hat, so was gibt es noch gar nicht. Und dann habe ich das ganz einfach vertont und ins Internet gestellt. Und ja, hat dann eine relativ große Reichweite in der Szene gehabt, in der deutschsprachigen.

[00:09:09] Wenn

[00:09:09] **Lucian Haas:** ich das richtig weiß, warst du damals aber noch gar nicht so lange Flieger. Du warst jetzt kein erfahrener Flieger, der sagt, pass mal auf und jetzt werfe ich mal den Retter und sonst was. Sondern du warst noch relativ am Anfang deiner Flugkarriere und hast dich dann trotzdem sowas schon getraut, dass du sagst, ich ziehe einen Retter über Grund und lande dann halt unten im Schnee. Wie war das dann, glaube ich, damals meistens?

[00:09:27] **Alois Rettenbacher:** Ja, genau. Ja, ein bisschen Naivität ist auch mitgeschwungen damals, muss ich sagen. In der Rückschau würde ich das jetzt nicht mehr so machen. Aber ich bin einfach von gewissen Prämissen ausgegangen, wo ich dann im Verlauf draufgekommen bin, dass die eigentlich nicht so stimmen. Also ich habe mir gedacht, da ist viel Schnee, da ist wenig Wind, da ist eine große Wiese. Und wenn ich da den Rettungsschirm werfe, dann habe ich mir gedacht, so viel Vertrauen habe ich in das System gehabt. Aber ich bin dann schon draufgekommen, im Nachhinein, dass ich ein bisschen naiv war. In der Rückschau. Also ich würde es jetzt nicht mehr machen. Mit nicht steuerbaren Rettern in so großer Höhe. Ich bin dann draufgekommen, dass gewisse Rettungssysteme Vorwärtsfahrten haben. Und auch die Sinkgeschwindigkeit an Rundkappen, die zum Pendeln angefangen haben, die waren extrem groß. Also ich wollte eigentlich noch einen kleineren Retter werfen, der bis 100 Kilo gegangen wäre zu dem Zeitpunkt.

[00:10:16] Aber da habe ich dann schon gemerkt, dass die Sinkgeschwindigkeiten im Ernstfall so hoch sind. Und in der weiteren Recherche bin ich draufgekommen, wie kommen diese Sinkgeschwindigkeiten überhaupt zustande. Was sind diese 5,5 Meter? Die werden hochgerechnet auf Meeresniveau, bei einer gewissen Temperatur. Und wenn man dann die Hintergründe oder die Physik dazu weiß, dann weiß man, dass es im Ernstfall mit viel mehr Geschwindigkeit verbunden ist, ergo viel mehr Energie. Und das Verletzungsrisiko auch hoch sein kann. Und wie man ja gesehen hat, bei einem Retter bin ich auf ein Dach gelandet. Also ich habe da schon Glück gehabt. Und das würde ich auch so nicht mehr empfehlen, so etwas zu machen. Und ich würde es auch selber nicht mehr machen. Zum Beispiel ein Rogallo würde ich schon noch werfen oder Base System über Grund. Aber nicht steuerbare Retter würde ich nur über Wasser testen.

[00:11:01] Und das habe ich dann in weiterer Folge auch nur mehr über Wasser gemacht.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Du hast jetzt gerade gesagt, in relativ großer Höhe gezogen. Wie viel über Grund warst du denn da immer, wo du gesagt hast, jetzt ziehe ich mal den Retter und habe dann noch viel Zeit, um Schaum einzuholen und sonst was alles, was man natürlich für so einen Test ganz gut gebrauchen kann. Aber wenn so ein Ding dann abdriftet, dass du dann halt auch sagen kannst, so ganz genau kann ich nicht sagen, dass ich die Wiese noch treffe.

[00:11:22] **Alois Rettenbacher:** Genau. Das war von ein bisschen Gleitwinkel über die Winge raus, also das würde ich jetzt schätzen müssen. Ich würde sagen, vielleicht 400 Meter, 300 Meter, 300, 400 Meter über Grund habe ich die geworfen.

[00:11:33] **Lucian Haas:** Dann hast du gedacht, ich gucke runter, ach, ich lande auf der Wiese. Aber dann gerade mit diesem einen Retter, das war gleich Independence Evo oder Evo Cross, von dem auch bekannt ist, also mittlerweile zumindest bekannt ist, dass der auch deutlich ins Gleiten kommt und damit auch eigentlich von der Theorie her zumindest auf dem Papier eine relativ gute Sinkwerte dann damit auch erzielt. Aber damit bist du dann auf dem Dach gelandet.

[00:11:54] **Alois Rettenbacher:** Ja, genau.

[00:11:55] **Lucian Haas:** Hast du da Ärger eigentlich gekriegt mit den Dachbesitzern so? Nein, es war sehr

[00:11:59] **Alois Rettenbacher:** lustig. Wir schmunzeln jetzt noch immer, wenn wir uns treffen über das. Nein, das war sehr, sehr amüsant. Ich habe das dann kritisch hinterfragt. Mir ist es da nie, ich wollte da nie jemanden beleidigen. Ist ja insofern immer noch ein großes Fragezeichen hinter Rettungsgeräten, die was vorwärts fort haben, wenn man zum Beispiel in gewissen Gebieten fliegt, wo es Akro-Boxen gibt. Und so wie Mürren ist ein gutes Beispiel. Oder wenn man irgendein Manöver zum ersten Mal probiert, dann wurde mir gelehrt von meinem Mentor, mach das nicht über Stromleitungen, mach das nicht über bewohntem Gebiet, mach das dort, wo was passiert, dass man sicher runtergehen kann. Aber wenn man jetzt, ich nehme jetzt nur mal an, eine Gleitzahl von 1 zu 1 hat und man ist 300 Meter über Grund, dann weiß man, dass die Box da unten sehr groß sein muss. Dann tut man noch ein bisschen Wind dazu,

[00:12:46] also dann ist die Box schon wirklich sehr groß. Und wir haben es dann in weiterer Folge auch gemerkt, nicht nur bei größeren, bei Rundkappen, sondern auch bei Rundkappen über dem See, da wo wir mittig über See gezogen haben und in alle möglichen Himmelsrichtungen beinahe über den See rausgeflogen sind. Und da habe ich auch Geschichten gehört von Sicherheitstrainer, die gesagt haben, wenn bei den ersten Manövern etwas passiert, in großer Höhe, dann fliegen teilweise die Leute nicht mehr im Wasser, sondern es ist schon vorgekommen, dass sie irgendwo auf Land abgetrieben wurden. Also insofern ist es interessant. Mitzumessen wäre interessant. Vor allem wäre es interessant, weil die Geschwindigkeit, also die 5,5 Meter, die nicht überschritten werden von der vertikalen Geschwindigkeit, die horizontale Geschwindigkeit speichert ja auch Energie. Und ich glaube, das müsste man, ich bin jetzt kein Physiker, vektorell addieren.

[00:13:35] Wenn ich jetzt zum Beispiel mit 5,5 Meter runterkomme und 5,5 Meter nach vorne fliege, dann kann sich das jetzt sehr positiv auswirken oder auch negativ mit Hangneigungen. Und wenn man dann zum Beispiel bei diesem spezifischen Aspekt rauskommt, beim Militär, gibt es Grenzwerte in beide Richtungen. Also warum das nicht eruiert wird oder vielleicht wird es mittlerweile eruiert, das weiß ich nicht. Ich würde es sehr interessant finden, weil unterm Strich ausschlaggebend ist, mit wie viel kinetische Energie trifft man unten am Boden auf.

[00:14:08] **Lucian Haas:** Man könnte ja möglicherweise auch sagen, zumindest eine gewisse geringe Vorwärtsfahrt. Und ich glaube, in deinen Videos kam das auch häufig raus, dass man eher quasi rückwärts gleitend landet. Also einfach, weil mit einem verbundenen Schirm sich eine solche leichte Schrägstellung der Schirme, also der Rettungsschirme dann ergibt, dass man dann eher nach hinten gezogen wird. Und dass vielleicht da eine etwas größere Vorwärtsfahrt sogar das Abrollen erleichtern könnte. Weil wenn man ganz senkrecht kommt, dann muss man schon sehr, also diese Fallrolle, die die Soldaten immer machen, die muss man ja sehr gut beherrschen, damit man das entsprechend abfangen kann. Und wenn man ein bisschen quasi Geschwindigkeit schon zur Seite hat, dann wird man automatisch quasi in eine Abrollbewegung ja vielleicht auch hineingezogen. Könnte so gesehen ja auch ein Vorteil sein.

[00:14:52] **Alois Rettenbacher:** Hast du sowas erlebt? Ja, das ist ein interessanter Ansatz. Diesbezüglich weiß ich von einem österreichischen Militär, dass es Grenzwerte der vertikalen und horizontalen Geschwindigkeiten gibt, das aber vorausgesetzt ist, dass die Blickrichtung nach vorne ist. Und weil das das Abrollen dann begünstigt. Also insofern, wenn die Position vom Körper stimmt, glaube ich, wird diese These stimmen. Und in der Realität ist es so, wenn man jetzt nicht vom Schirm getrennt ist und man hängt im Schwerpunkt an den Schultern und der Hauptschirm zieht und bremst noch außerhalb des Schwerpunkts, ist eine logische Schlussfolgerung, dass man eher eigentlich rückwärts aufkommt. Aber wie das jetzt dann konkret sich auf das Unfallrisiko auswirkt, das kann ich nicht beurteilen.

[00:15:36] Interessant ist, wie gesagt, das Militär sagt, die Blickrichtung sollte nach vorne sein.

[00:15:40] **Lucian Haas:** Aber interessant ist ja dann eigentlich, wenn man sich vorstellt, es gibt eigentlich immer diese verbundene Situation. Es sei denn, man hat wirklich Trennkarabiner und kann den Schirm loswerden. Dann wäre ja immer eine leichte Schrägstellung auch des Rettungsschirms eigentlich gegeben. Und damit auch bei einem Rettungsschirm, der im getrennten Zustand des Hauptschirmes, wo der bei Nullwind wirklich senkrecht runterkommen würde, könnte der ja trotzdem mit verbundenem Gerät dann noch wirklich ein bisschen ins Gleiten kommen und ein bisschen schräg kommen. Sodass man eigentlich immer damit rechnen müsste, dass auch scheinbar oder auf dem Papier

als senkrecht sinkende Rettungsschirmbewegung oder verworbene Geräte dann letzten Endes mit verbundenem Gleitschirm immer auch leicht

[00:16:21] **Alois Rettenbacher:** gleiten werden. Durch die leichte Scherenstellung meinst du, die quasi generiert durch den Hauptschirm? Ja, könnte ich mir so vorstellen. Könnte ich auch. Da kann ich gar nicht viel dazu sagen, weil das müsste man, glaube ich, messen. Und interessant wäre zum Beispiel eine Frage, die habe ich den TV geschrieben. Und ich weiß nicht mehr, ob es dieses LTF überhaupt noch gibt. Und da steht zum Beispiel drinnen, dass Rettungsschirme, wenn sie konstruktiv eine Vorwärtsfahrt haben, eigentlich steuerbar sein müssen. Und ich habe dann einmal gefragt, wie definiert man eigentlich Vorwärtsfahrt? Und da habe ich dann nie eine Antwort bekommen. Da gibt es einfach noch sehr viele offene Fragen, da wo es interessant wäre, dem nachzugehen. Aber das müsste irgendwer öfters probieren, oder?

[00:16:58] **Lucian Haas:** Ja, soviel ich weiß, gibt es in der LTF auch gar nicht definiert, wie man Vorwärtsfahrt messen sollte. Und damit gibt es eigentlich offiziell keine Vorwärtsfahrt, sondern nur, wenn der Hersteller sagt, mein Gerät, also wie beim Rogallo, wo es klar ist, der hat eine technisch bedingte Vorwärtsfahrt und eine bauliche Asymmetrie, die einfach erkennbar dazu führt, dass es abdriftet, dann muss er natürlich steuerbar sein. Und ansonsten sagst du halt als Hersteller, nein, der ist nicht steuerbar und ist eigentlich auch so symmetrisch aufgebaut. Es gibt sicherlich manche Schirme, die schon eine bauliche, leichte Asymmetrie haben. Da könnte man darüber streiten, wie das dann ist. Aber die haben dann vielleicht eine EN-Zulassung, wo das da nicht drinsteht. Und mittlerweile gilt EN und LTF eigentlich gleichgesetzt. Das wird dann übertragen und dann sagt man, wunderbar, du kannst mit einem EN-getesteten Retter genauso in Deutschland fliegen wie mit einem LTF-getesteten Retter.

[00:17:49] Und damit ist diese Problematik aufgehoben. Und dadurch, dass, glaube ich, heute eh nur noch, eigentlich die Retter nur noch bei Air Turquoise in der Schweiz getestet werden, der DAV, kein Hersteller lässt mehr seine Retter beim DAV testen, sondern der sagt, alles läuft bei Air Turquoise. Und die machen alles eigentlich EN-Tests und damit ist das damit eigentlich auch durch. Und so viel ich weiß, ist das Thema wirklich so, es wurde zwar immer angesprochen, wie kann man das vielleicht machen, aber letzten Endes ist es in keiner Norm bisher festgeschrieben, wie man eine gewisse Abdrift messen könnte, was mit Windgeschwindigkeiten und sonst was wahrscheinlich auch ziemlich schwierig ist.

[00:18:26] **Alois Rettenbacher:** Sicher schwierig, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass wir im Jahr 2022 nicht die technischen Möglichkeiten haben, den True Airspeed, also die relative Geschwindigkeit zur Luftmasse, sich umgebenden Luftmasse, die wohl vielleicht selbst in Bewegung sein kann, dass man die Geschwindigkeit im Vergleich zu der Luftmasse, im Vergleich zum Raum um sich selbst, in zwei Richtungen messen kann. Also das kann ich mir schwer vorstellen. Die vertikalen Sinkwerte werden ja über ein Tau ermittelt, über die Zeit berechnet, aber ich habe schon einmal gehört von einem Schweizer Konstrukteur, dass die dran waren, Prototypen zu testen, der beide Geschwindigkeiten misst. Aber inwieweit die schon fortgeschritten sind, das weiß ich gar nicht, weil irgendwann war für mich das Thema einmal der technischen Seite und der rechtlichen Seite eigentlich abgeschlossen.

[00:19:12] Ich werde ja fälschlicherweise immer auch als Experte benannt. Ich habe einfach nur aus Laie Sachen probiert und habe laienhaft Fragen gestellt und das ist einfach in Resonanz gegangen mit einer relativ großen Masse von Paraglider. Aber im Grunde genommen bin ich ein absoluter Laie. Nichtsdestotrotz finde ich die Fragen interessant, die aufgrund der Eigentests sich herauskristallisiert haben.

[00:19:34] **Lucian Haas:** Du hast ja damals, auch 2012 und auch 2016, als dann dein zweites Video rauskam, wo du dann, glaube ich, sieben oder acht Schirme, also Retter nacheinander quasi auch über dem Ossiacher See dann über Wasser getestet hast. Damit hast du ja auch wirklich in der Szene und auch unter den Experten eigentlich auch ein bisschen so Diskussionen mit angestoßen. Und letzten Endes ja auch gerade die Diskussion um sehr kleine Retter, die dann stark driften oder diese starke Scherenstellung entwickeln und so was. Da ist ja viel auch an Diskussionen danach mehr in der Szene aufgekommen. Und da, wo eine Entwicklung hin war, dass Retter immer kleiner wurden, weil sie leichter wurden und so was, dass die Leute dann plötzlich mitverstanden haben, na, vielleicht braucht man doch mehr Fläche, weil sonst kauft man sich da wirklich Nachteile ein, indem man dann viel, viel härter am Boden aufkommt.

[00:20:20] Hast du damals eigentlich auch so Rückmeldungen in deinen Gesprächen mit den Experten und sonstiges bekommen, wo du sagst, ich habe mit Dani Loritz mal gesprochen oder mit einem Schweizer Konstrukteur und

sonstiges? Dani Loritz ist ja auch Schweizer.

[00:20:32] **Alois Rettenbacher:** Ich bin Schweizer, ja.

[00:20:33] **Lucian Haas:** Hast du denn da auch so Rückmeldungen bekommen, dass die sagen, ah, den Typen muss man wirklich ernst nehmen, der kommt hier mit Fragen an, die kriegen wir so normalerweise nicht. Aber das sind wirklich Fragen, an die wir mal rangehen sollten?

[00:20:46] **Alois Rettenbacher:** Das waren eher Piloten, die herangetreten sind und gesagt haben, aufgrund der Fragestellung oder aufgrund des Videomaterials haben sie Ausrüstungsgegenstände geändert. Das war speziell in meiner Anfangszeit diese ultraleichten Retter, die du gerade angesprochen hast, da, wo Leute sich Wirbel gebrochen haben am Rettungsgerät. Ich habe selber in Werfenwegen gesehen, da, wo Leute am Rettungsschirm selbst bei perfektem Pilotenverhalten, also Scherenstellung verhindert, vermieden, runtergekommen sind. Und sich trotzdem Halswirbelsäule gebrochen haben und so Sachen. Also da glaube ich hat schon, da würde es mich freuen, wenn es so wäre, dass meine Videos da ein bisschen Bewusstsein in die Szene gebracht haben.

[00:21:27] **Lucian Haas:** Von diesen ganzen Erkenntnissen, die du da gewonnen hast, gibt es sowas, wo du sagst, es gibt so drei Punkte, auf die man auf jeden Fall als Allerweltsweisheiten zum Retterkauf mitgeben sollte, dem Piloten, wo du sagst, achtet auf jeden Fall da drauf? Ja,

[00:21:43] **Alois Rettenbacher:** ich glaube einmal primär die Größe vom Rettungsgerät. Ich glaube, es gibt zwei, also ich habe da einmal differenziert zwischen zwei maßgeblichen Unterschieden, wie man einen Rettungsschirm bewerten kann. Das eine sind die sicherheitsrelevanten, die Öffnungszeit, wie wahrscheinlich ist der Retter fraß, wie pendelstabil ist er, ist er wasserfest, also wenn er einmal gewässert worden ist, hat er dann noch die gleiche Funktion. Da hat es auch so Sachen mit Mittelleine, Schrumpfen, anders wie Außenleinen und andere Aspekte. Und dann gibt es die relevanten Verkaufsargumente. Gewicht und Preis. Und ich würde sagen, die Größe ist sicher lieber größer als kleiner. Und das Zweite, da gibt es jetzt viele Grunderkenntnisse. Wenn man zum Beispiel für Rogallo entscheidet, bin ich dafür, dass man Trennkarabiner für Tragegurte und Speedsystem mit hat.

[00:22:31] Das ist für mich ganz wichtig, weil man sonst potenzielle Nachteile hat, was dieses System hat, viele Vorteile, aber auch Nachteile. Kein System ist perfekt, es hat alles Vor- und Nachteile. Und die Auseinandersetzung mit diesen ganzen, physikalischen Eigenschaften und dadurch verbundenen Möglichkeiten, wie zum Beispiel sich trennen zu können, hat alles Vor- und Nachteile. Das ist sehr wichtig. Und noch viel wichtiger und am allerwichtigsten ist die Auseinandersetzung mit dem Pilotenverhalten. Also dieses Chairflying, Standard Operating Procedures, wie man sagt in der Luftfahrt, sich auseinandersetzen. Was mache ich wann? Wenn dann der Retter, selbst wenn er dann offen ist, was kommt danach? Wie wichtig es ist, dass man Chereinstellungen verhindert,

[00:23:14] was macht man, wenn man einen Retterfraß hat? Hat man noch einen zweiten Retter mit? Und ich habe so viele Retterabgänge bei uns live gesehen, die übrigens die meisten sicher nicht in irgendwelchen Statistiken auftauchen. Darum traue ich auch diesen Statistiken nicht, weil ich bin mir sicher, von zehn Retterabgängen, die bei uns passieren, kommen neun nicht irgendwo in eine Statistik rein. Es hat zum Beispiel einmal einen gegeben, der ist mit einem Akkugurtser geflogen, hat seinen ersten Retter geschmissen, Retterfraß, konnte aufgrund des Druckes, also konnte nicht nach oben schlagen. Und hat einfach gewartet, bis der Retter offen ist. Und hat nicht daran gedacht, den zweiten nachzuwerfen nach einer gewissen Zeit. Und das sind so die Hauptindikatoren. Mut zur Eigenverantwortung, drüber nachdenken, was hat jedes Rettungssystem für eine Vor- und Nachteile und am allerwichtigsten, wie verhalte ich mich in der Situation?

[00:24:01] Das, glaube ich, ist das Allerwichtigste. Der beste Retter hilft nichts, wenn er nicht geworfen wird.

[00:24:06] **Lucian Haas:** Das eh. Hast du bei deinen ganzen Tests eigentlich mal probiert, wie es ist, zwei Retter gleichzeitig zu, also nicht gleichzeitig, aber dass du sagst, ich ziehe meinen Hauptretter, der an den Schultern aufgehängt ist, und dann vergrößere ich quasi noch die Fläche, indem ich vielleicht einen Frontretter ziehe und sage, wunderbar, zu den 32 Quadratmetern von dem Hauptretter habe ich nochmal einen kleinen Frontretter, der dann vielleicht noch 24 Quadratmeter hat. Und dann am Ende komme ich nur mit zwei Meter pro Sekunde unten auf. Oder vielleicht stören die beiden sich so gegenseitig, dass es dann vielleicht härter ist oder so. Hast du sowas mal getestet?

[00:24:36] **Alois Rettenbacher:** Genau die gleichen Fragen habe ich mir auch gestellt, aber nie getestet, weil einfach die Zeit nicht da war. Es gibt noch viele Sachen, die was mich interessieren. Tandemretter, dann Frontcontainer.

[00:24:46] **Lucian Haas:** Tandemretter als Tandem getestet, oder du als Solo fliegst mit einem Tandemretter, um mal zu sehen, was ist mit so einer großen Fläche dann runterzukommen?

[00:24:52] **Alois Rettenbacher:** Im Tandem. Also schon im Zweiergespann. Das mal zu probieren, wie das ist. Kann man den Hauptschirm dann überhaupt noch an der Scherenstellung hin, dann hat man dann die Kraft dazu. Weil

[00:25:03] **Lucian Haas:** das ein riesiger Lappen ist und dann muss man auch hochgreifen und dann hängt, ich meine die ganze Spreize wird ja auch anders hingezogen, wenn der Retter dann da zieht.

[00:25:10] **Alois Rettenbacher:** Ja, gute Frage. Dann kannst du mit Softspreizen probieren oder mit den klassischen Spreizen probieren. Also dein Vorschlag, absolut interessant, den können wir noch mit so vielen verschiedenen Kombinationen probieren. Hast du zwei Kreuzkappen, hast du einen Rogallo und eine Rundkappe oder einen Rogallo oder diese Dreiecksformen, die es gibt. Also da gibt es ja noch so unzählig viele Versuche, die es wert wären, da nachzuschauen. Es gibt Leute, die sagen, ich schmeiße immer pauschal zwei, aber wie das dann in der Realität ist, alles sehr gute Fragen, auf die ich keine Antworten habe.

[00:25:46] **Lucian Haas:** Wann hast du denn deinen letzten Rettertest so geflogen?

[00:25:50] **Alois Rettenbacher:** Mit dem Base-System mache ich das regelmäßig, aber ich glaube im Winter.

[00:25:55] **Lucian Haas:** Einfach aus Spaß mal, du ziehst das mal und... Ja,

[00:25:59] **Alois Rettenbacher:** also den will ich einfach zweimal, dreimal im Jahr backen und das ist immer eine große Herausforderung, weil das ist so eine Überwindung, also dieser Freifall. Bei so einem Rogallo, wenn ich den schmeißen würde, da habe ich nicht so eine große Anspannung, aber mit dem Base-System das zu machen, ist einfach diese Überwindung, sich zu trennen. Ich habe sehr lange gebraucht, das überhaupt zu verkraften, den Gedanken, dass man da ein Bauteil im Gurtzeug hat, wieder eine potenzielle Fehlerquelle, wenn da mal irgendwas passiert. Also die ersten Monate habe ich das gar nicht angerührt. Das habe ich damals vom Thermik-Magazin bekommen, dieses Base-System, wo es noch neu war und habe mich lange nicht drüber getraut. Da haben wir erst das mir genau anschauen müssen, wie funktioniert das eigentlich, habe ich da eine Fehlerquelle? Um da einfach in der Übung zu bleiben und es ist auch eine Art von Achtsamkeitsübung, weil es ist immer so ein schönes Gefühl, rauszufliegen und du denkst dir dann, mache ich das jetzt wirklich?

[00:26:48] Warum mache ich das? Aber ich denke mir, um das Vertrauen in das Gerät zu haben und Vertrauen in die Funktionsweise, finde ich das unglaublich wichtig, weil es dann einfach eine gewisse Routine bringt, die was dann eventuell im Ernstfall dazu führt, dass wenn ich dann eine Öffnung habe, dann zum Beispiel, wenn der Base-Schirm offen ist, dann eventuell noch im Backfly gehen kann oder schnell wo ausweichen kann oder einfach viel schneller zum Manövrieren komme. Zum Beispiel bei meinem ersten Rogalo-Test, da habe ich ewig gebraucht, um mich zu trennen und überhaupt zum Steuern zu kommen. Und in weiterer Folge, wenn man dann dieses Schema schon drinnen hat, jetzt mache ich das und dann, wenn der Schirm offen ist und das geht dann alles viel schneller, weil es so ins Muskel-Technis übergeht.

[00:27:29] **Lucian Haas:** In welcher Höhe wirfst du dann so dein Base-System? Weil du vorhin gesagt hast, bei den ersten Retter-Tests warst du im Grunde zu hoch. Ist das beim Base-System egal, weil du sagst, du bist steuerbar oder machst du das dann auch da relativ niedrig, damit dein Schirm, der sich dann automatisch trennt, auch möglichst auf der nächsten Wiese irgendwo dann noch landet, also dein Hauptschirm? Genau.

[00:27:47] **Alois Rettenbacher:** Also da bin ich nicht mehr ganz so hoch, weil die Auslösehöhe ist ja sehr gering bei dem Base-System und da habe ich ein sehr gutes Vertrauen, wenn du dir anschaust, wie viele Base-Öffnungen das passieren und vor allem mit diesen Tailgates, die verbaut sind, da gibt es fast keine Störungsquellen mehr. Also da habe ich einfach ein sehr gutes Vertrauen und da schaue ich einfach darauf, dass jetzt Wind still ist, dass keine anderen Bargleiter in der Luft sind und dann suche ich mir die Wiese aus und dann 200-300 Meter wieder.

[00:28:10] **Lucian Haas:** Aber Base-System heißt Akro-Gurtzeug.

[00:28:13] **Alois Rettenbacher:** Ja, genau.

[00:28:14] **Lucian Haas:** Wenn du normal Streckenfliegen gehst, das machst du aber wahrscheinlich dann nicht mit deinem Akro-Gurtzeug. Nein, da

[00:28:18] **Alois Rettenbacher:** habe ich, wo die Welle geht, ja zwei und da habe ich einen Timmer drinnen und da habe ich zusätzlich drinnen einen Trennkarabiner und Quick-Head, das sind diese Trennsysteme für Speed. Also das ist meine normale Ausrüstung, mit der ich am liebsten fliegen gehe.

[00:28:35] **Lucian Haas:** Und hast du dann noch einen zweiten Retter, wie im Fronten im Cockpit? Nein, da

[00:28:38] **Alois Rettenbacher:** habe ich keinen.

[00:28:39] **Lucian Haas:** Wenn du dir das wünschen dürftest, würdest du dir eigentlich wünschen, dass es auch für solche Streckenfluggeräte Base-Rettungssysteme gäbe? Also Liegegurtzeuge mit eingebautem Base-System?

[00:28:51] **Alois Rettenbacher:** Ja, wäre interessant.

[00:28:54] **Lucian Haas:** Und warum meinst du, hat das bisher kein Hersteller auf den Markt gebracht?

[00:28:57] **Alois Rettenbacher:** Ich weiß es nicht. Wir haben gerade vor zwei Wochen einen Hersteller gehabt, einen neuen, der hat ein Base-System gehabt und da gab es eine Fehlauslösung. Da wurde eine Naht nicht ordentlich vernäht und da hat sich dann im Kurbeln der Pilot von einem Tragegurt verabschiedet. Ich glaube, Base-Systeme generell ist eine große Fehlerquelle. Es ist ein Dreiringsystem, meistens bei den Gurtzeugen, die verbaut sind, wo es auch gewisse Kompatibilitätsprobleme schon in der Vergangenheit gab, bei einigen Herstellern. Und ich kann mir vorstellen, dass Streckenpiloten im Gegensatz zu Akropiloten ein bisschen anders eingestellt ist, wenn es um Rettungen geht. Und ich glaube, diese psychologische,

[00:29:38] diese Riesenüberwindung, allein schon mit so einem Gurtzeug zu fliegen, da wo du diese Möglichkeit hast, dich zu trennen, und das ist auch eine potenzielle Fehlerquelle.

[00:29:47] Ich könnte mir vorstellen, dass das der Grund ist. Vielleicht wäre auch ein Grund, dass die Gurtzeuge sicher schweinetuer werden. Also noch teurer, wie sie jetzt eh schon alle sind. Und dann, wo löst man die aus? Ich habe mal die Idee gehabt, cool wäre es, wenn man ein System hätte, das man kompatibel in jedes Gurtzeug einbauen könnte, wo man statt die Hauptkarabiner spezielle Karabiner hat, und vorne im Frontcontainer den Schirm drinnen hat. Womöglich sogar Single-Skin, oder da gibt es auch sehr leichte. Dann hast du deinen Frontcontainer, der wäre unweigerlich schwerer als ein normaler Frontcontainer, da wo du dich von deinem Schirm trennst und über ein Staticline, das dann gezogen werden würde. Dann gibt es wieder die Frage, gibst du ein Verletzungsrisiko ins Gesicht? Vielleicht wäre eine Frage, wie schaut das mit dem Wurzel hinten aus? Also es wäre sicher ein sehr kompliziertes Gurtzeug, aber vom Grundgedanken,

[00:30:34] wenn man das so umsetzen könnte,

[00:30:38] wenn man B verlässlich ist gegenüber Fehlerquellen, die man immer hat, wenn man technische Möglichkeiten hat, dann würde ich gerne so ein Gurtzeug haben.

[00:30:46] **Lucian Haas:** Aber auf die Idee gekommen, vielleicht sowas selber zu konstruieren, das finde ich jetzt so interessant, da hänge ich mich selber rein, so wie du dich in die Retter-Videos reingehängt hast, soweit bist du aber noch nicht.

[00:30:56] **Alois Rettenbacher:** Schon, ich habe nachgefragt bei einem Konstrukteur in der Schweiz, der hat gesagt, die machen das angeblich für ein paar Testpiloten haben sie es gemacht, aber das würden die nie machen, wenn jetzt irgendwer daherkommt und sagt, machen wir sowas. Das würde dann keine Erfahrungsgeschichten sein und ansonsten habe ich auch von einem anderen Konstrukteur gehört, der angeblich sowas gemacht hat, aber da habe ich dann auch nichts mehr gehört und ich sehe mich da nicht berufen, sowas zu erfinden, weil da gibt es Klügere oder das müsste irgendwo so ein Rigger sein, der was auch noch viele Erfahrungswerte hat, so ein Gurtzeugbauer, der was vielleicht

falsch am Sprung Erfahrung hat, das wäre sicher eine sehr interessante Sache. Die rechtliche Seite ist nochmal eine andere, weil ich glaube, das ist eigentlich zugelassen worden auf den Ritter unterhalb, auf den Standardretter und ein wirklicher Experte hat mir mal erklärt, dass es rechtlich auch sehr fragwürdig ist, sich zu trennen, also diese Base-Systeme, dass es eigentlich bei Definition nicht erlaubt ist.

[00:31:55] **Lucian Haas:** Also im Luftraum, du darfst eigentlich nichts abwerfen? Wahrscheinlich ja. Also du trennst dich ja von deinem Fluggerät im Grunde zumindest von dem einen und fliegst dann mit dem anderen weiter.

[00:32:04] **Alois Rettenbacher:** Ein Segelflieger steigt aber auch aus.

[00:32:09] Weil eigentlich geht es darum, dass man das Bestmögliche umsetzt, wenn es um die Sicherheit geht. Und ich glaube, wenn man jetzt wirklich in einer Gefahrensituation ist, dann ist primär einmal wichtig, dass man da rauskommt und nicht wie die gesetzliche Lage ist. Die gesetzliche Lage sollte dann dem Sicherheitsaspekt folgen und nicht dem Sicherheitsaspekt verhindert werden, weil die rechtliche Lage so ist.

[00:32:29] **Lucian Haas:** Eine der Schwierigkeiten beim Retterwurf oder allgemein bei der ganzen Retterproblematik ist ja auch, den Retter überhaupt rauszubekommen. Ich meine, du hast wahrscheinlich immer mit einem Standardgurtzeug gearbeitet, wo du alle deine Tests gemacht hast, wo das wahrscheinlich einfach gut funktioniert hat bei dir. Hast du trotzdem da irgendwelche Tipps von dem, oder dass du eine Lernkurve durchgemacht hast, wie man am besten so einen Retter aus seinem Gurtzeug rauszieht und wirft? Wir

[00:32:53] **Alois Rettenbacher:** haben es probiert. Es gibt ja diese Thesen gezielt werfen und all diese Aspekte. Davon halte ich persönlich nichts. Das heißt aber jetzt nicht, dass ich das Bessere weiß. Weil ich glaube, dass sobald diese Schocksituation eintritt, traue ich mir selber nicht zu, zu verifizieren, zum Beispiel jetzt, das ist jetzt sehr schwierig. Wie schaut die Situation aus? In einem Normalfall, wenn jetzt keine Kollision da ist, dann habe ich mir eingespeichert meinen Rettergriff und ich will das in einem Zug mit der größtmöglichen Energie knapp über den Horizont rauswerfen. Es ist gezielte Werfen. Ich habe es probiert und wir haben es probiert

[00:33:32] und meistens hast du den Rettergriff und dann hast du diese Verbindungsleine zum Retter. Und wenn das dann so herumwendelt, das dann irgendwie noch so einen Beitscheneffekt drauf zu bekommen, das finde ich unglaublich schwierig. Also ich persönlich bin für mich zum Schluss gekommen, wenn ich meinen Standard Rogalo werfe im Liegegurtzeug, dann greife ich runter und werfe den mit aller Energie in einem Zug über den Horizont raus. Die anderen Sachen, wie gezielter Beinwurf oder so, das müsste ich zuerst von jemandem gesehen haben, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass das geht.

[00:34:03] **Lucian Haas:** Ich meine, gezielter Beinwurf ist ja letzten Endes zumindest von der Theorie her auch nur wirklich bei so sattähnlichen Drehbewegungen wirklich sinnvoll, wo du sagst, okay, da steht mein Schirm und genau entgegengesetzt sollte ich eigentlich dann möglichst meinen Retter werfen, dass der nicht einfach blöd unten dann nur hängt und gar nicht mehr aufgehen kann, weil kein Zug drauf kommt.

[00:34:23] **Alois Rettenbacher:** Das wäre zum Beispiel eine geile Challenge für junge Piloten oder für Piloten, die etwas interessiert sind,

[00:34:32] zum Beispiel eine von Paul Taggerts, die als Bewusstsein Retter in die Leinen geworfen hat und das wäre ja wirklich über See mit Schwimmweste und Boot zum Probieren. Saat einleiten und dann das einmal ausprobieren. Die verschiedenen Konstellationen probieren mit längeren, kürzeren Leinen, Beinwurf oder genügte Energie eines gezielten Wurfes mit einem Zug, weil der Drehpunkt ist ja dann zwischen Schirm und Piloten, dass die Energie genügt, dass man den drüber hinauswirft, dass die Wahrscheinlichkeit gering ist, dass man einen Retterfraß hat. Oder ist das gar nicht möglich? Das wären alles Sachen, die sollten wir ausprobieren und Videos machen und ins Internet stellen, weil ich glaube, wir können alle gegenseitig von uns lernen.

[00:35:13] **Lucian Haas:** Es gibt so, zumindest in der Entwicklung, befinden sich so Systeme, wo du auch sagen kannst, ich muss nur noch, vereinfacht gesagt, einen Knopf drücken bzw. einen kleinen Griff ziehen und dann sitzt in meinem Retterfach eine CO₂-Patrone, so ähnlich wie Airbag-Systeme, aber nur ohne explosives Ding, sondern da ist wirklich nur das Gas, was das ausdehnt und

[00:35:32] **Alois Rettenbacher:** dann wird

[00:35:32] **Lucian Haas:** der Retter mit großem Schwung einfach aus dem Retterfach rausgeschossen. Fändest du sowas interessant?

[00:35:41] **Alois Rettenbacher:** Sicher auch interessant. Die Frage, die ich mir dann stelle, das hat es ja alles schon gegeben. Mit Bürotechnik, mit Kompressoren und Luft-Wasser-Mischungen. Kann man das in der Kabine dann noch transportieren? Kann man das im Auto dann transportieren? Wie viele Unfälle gibt es dann aufgrund von sitzt du im Auto und das Ding geht? Einer hebt das raus allein oder wie? Das zieht irgendwo an und das sind alles so Fragen, was bringt es und was ist das Verletzungsrisiko? Genauso wie Tränkarabiner, die bringen was, aber ich habe auch das Risiko einer Fehlanwendung. Wenn ich zum Beispiel im Winter in den Schnee liege und ich habe eine leichte Eisschicht oben, kann es sein, dass wenn man diese roten Schnäppchen nicht verriegelt, dass man dann eine Fehllöpfung hat. Das habe ich selber schon einmal gesehen. Da ist einer, der hat beide verloren, kurz nach dem Start, aber das war in 1 Meter Höhe.

[00:36:28] Der hat viel Glück gehabt. Die Frage bei all den Dingen ist, welche Features, also welche positiven Features bringt so ein System und was sind die potentiellen Nachteile zur Abwägung. Interessant ist es in alle Richtungen, glaube ich, technisch.

[00:36:42] **Lucian Haas:** Auch wenn du jetzt nicht der absolute, oder was heißt der absolute, nicht der Experte bist, sondern ich bin der Laie, der sich viel eingelesen und viel ausprobiert hat. Vielleicht können wir einmal kurz so die typischen Rettersysteme durchgehen und du sagst kurz deine Einschätzung dazu als Laie und nicht für alle Sprechende. Wo du sagst, ja, ich habe schon eine Meinung dazu. Einfach die verschiedensten Bauweisen, die wir haben. Fangen wir an, ganz herkömmlich, Rundkappe. Was würdest du da sagen? Ist es heute noch sinnvoll, sich eine Rundkappe zu kaufen? Oder würdest du immer sagen, nee, das

[00:37:15] **Alois Rettenbacher:** ist eigentlich outdated? Ich habe so viele Rundkappen gesehen, die pendeln oder nicht pendeln, die manchmal pendeln oder manchmal nicht pendeln. Also ich persönlich würde keine nehmen. Was aber nicht heißen soll, dass es wahrscheinlich vielleicht ganz gute Konstruktionen gibt, aber ich kann ja damit anfangen, oder vielleicht für was habe ich mich entschieden? Also ich habe mich entschieden, bewusst für Rogallo, für das Basssystem und aus Frontretter und aus Zweitretter im Basssystem habe ich von Dani Lorenz diese Dreiecksformen. X2 und der steuerbare, ich glaube er heißt Triangle.

[00:37:50] **Lucian Haas:** Und die hast du in den verschiedensten Gurtzeugen auch dann jeweils eingebaut? Oder das ist das, was du nutzen würdest?

[00:37:56] **Alois Rettenbacher:** Genau. Aufgrund der Erfahrung, die ich persönlich gemacht habe, das heißt nicht, dass wenn ich wahrscheinlich mehr Erfahrung hätte, das ändern würde, aber aufgrund meines Wissensstandes habe ich mich für diese Systeme entschieden. Also

[00:38:07] **Lucian Haas:** erstens keine Rundkappe, sondern eine wie auch immer geartete eckige Kappe dann. Und da gäbe es dann die klassischen Kreuzkappen oder dann die möglichen Dreieckskappen, entweder in klassischer Bauweise für dass man senkrecht runter kommt oder Dreieckskappe, das dann das Rogallo-System wäre, wo du dann eine eingebaute Vorwärtsfahrt hast, die du dann auch steuern kannst.

[00:38:30] **Alois Rettenbacher:** Also ich habe diese Kreuzkappen gar nicht oder gar nicht mehr,

[00:38:35] weil es mir einfach nicht so sympathisch ist. Und ich habe dieses X2, diese Dreiecksform von Dani Loritz ausprobiert und ich habe das mit meinen Möglichkeiten versucht zu messen, ob es eine Vorwärtsfahrt hat oder nicht. Und ich habe da nichts anderes gemacht, ich habe mir so ein leichtes Absperrband irgendwo in den Tragegurt gehängt und habe dann geschaut, wie komme ich runter. Geht die steil nach oben, ähnlich wie eine Rauchfahne, dann ist in der Karte, dass ich senkrecht nach unten gehe und steht sie 45 Grad zu den Leinen dann habe ich eine Vorwärtsfahrt. Und da habe ich ein gutes Vertrauen gehabt, dass die Pendel stabil war und dass ich keine Vorwärtsfahrt habe. Und aus diesem Grund habe ich mich für die entschieden und bei der gibt es ja selbst dann noch dieses Upgrade, da wo die Tragegurten anders sind, da wo man dann eine leichte Vorwärtsfahrt von ungefähr so 10-12 km/h generieren kann, wenn man dann noch die Zeit hat, das zu aktivieren.

[00:39:23] Und das habe ich einfach aus dem Grund genommen, weil aufgrund meiner Logik die fehlerhaft sein kann oder nicht vollständig sein kann, das Potential von Scherenstellungen da nicht so groß ist. Also wenn die Kappe wirklich konstruktiv keine Vorwärtsfahrt hat. Das ist zum Beispiel ein Nachteil, den sehe ich beim Rogalo System, was ich im Streckengurtzeug fliege und aus diesem Grund plädiere ich da oder habe für mich die Entscheidung getroffen, dass ich dieses Rogalo System nur dann fliege, wenn ich mich trennen kann im Hauptschirm über Trennkarabiner verbunden mit dem Speed System. Weil ich einfach auch schon bei uns Fälle gesehen habe in der Realität, wo das Einholen oder Deformieren vom Schirm einfach nicht mehr möglich war. Einfach so ein langer Twist drauf war. Und dann konntest du nichts mehr machen.

[00:40:06] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, Kreuzkappen sind dir nicht so sympathisch. Das ist jetzt eine gefühlsorientierte, emotionale Geschichte. Aber warum ist das bei dir hängen geblieben, dass Kreuzkappen nicht so sympathisch ist? Ist das, weil du mit einer Kreuzkappe auf dem Dach gelandet bist und damit ist das eine blöde Erinnerung geblieben?

[00:40:23] **Alois Rettenbacher:** Vielleicht schon auch. Das ist wirklich schwer zu sagen. Sie haben natürlich weniger Sinkgeschwindigkeiten und meistens geht das eh alles sehr gut aus. Aber ich will die Vorwärtsfahrt einfach steuern wollen. Und ich will jetzt, wenn ich zum Beispiel über große Wiese gehe und ich mache da irgendein 0850-Manöver, da wo ich mal irgendwo schief gehen kann, da will ich einfach schon im Vorfeld wissen, dass ich auch da unten ankomme und da nicht mit Gleitzahl, was ja keiner weiß, wie viel das die haben, weil es nicht gemessen wird, irgendwo durch die Gegend fliegt. Also wahrscheinlich ist es eher mehr so eine emotionale Geschichte bei mir. Natürlich sind das super Rettungsschirme. Die sind absolut pendelstabil. Durch das Pendeln, also diese alten Rundkappen, was es gegeben hat, also wenn ich mich da zurück erinnere, wie grausam das Gefühl war, wenn man da runter pendelt. Das war so ein schlimmes Gefühl und das war so viel Geschwindigkeit, was damit verbunden war.

[00:41:09] Und wenn man dann über See dann probiert hat, diese Scherenstellungen, wo ich die bewusst provoziert habe, und sieben Meter, das klingt so wenig, aber das ist so schnell. Und wenn man dann, man geht dann immer vom, ich mache das über den See, aber in der Realität gehst du dann irgendwo auf der Skipiste runter, wo vielleicht eine Schneekanone noch steht oder sowas. Und willst auf jeden Fall nicht auf die Schneekanone planen. Genau. Ja, also das ist eher eine Gefühlssache. Ich habe einfach das Gefühl, beim Rogalo habe ich auch nicht viel sinken. Ich kann das aber noch steuern. Und dann, wenn ich jetzt abwäge, die Flugeigenschaften, die physikalischen von einem Rogalo und einer Kreuzkappe, da wo ich jetzt sage, da gibt es vielleicht so Flugsituationen oder Eigenschaften, die sind vielleicht ähnlich. Vielleicht gleitet der Rogalo ein bisschen mehr. Aber ich habe die Features und die Option noch, den zu steuern.

[00:41:54] Und ich komme so ungefähr bei uns, bei unseren Temperaturen und auf der Höhe habe ich immer so 3,5 3, 4 Meter gehabt. Da finde ich einfach, da habe ich mehr Möglichkeiten. Ich habe aber auch einen großen Nachteil und das ist das Scherenstellungspotenzial habe. Das, was ich sehr schnell verhindern muss. Und eventuell kann ich das nicht mehr, weil ich die Zeit und die Höhe nicht habe. Das heißt, jedes System hat da seine Vor- und Nachteile. Und du kannst dir nicht aussuchen, brauche ich den Retter dann echt in 1000 Meter über Grund oder 100 Meter über Grund. Das heißt, mein Rogalo System, das kann mir zum Nachteil werden, wenn es zu nahe ist und ich einfach die Zeit nicht mehr habe, die Scherenstellung zu verhindern und mich zu trennen. Das heißt, der Faktor Glück bleibt da immer, braucht man da sowieso immer, glaube ich, bei Rettungssystemen.

[00:42:40] Und dann stellt sich vielleicht die Frage, wäre da nicht gleich vernünftig ein Rettungssystem, was diese Nachteile nicht hat. Und diese Fragen muss dann jeder für sich abwägen. Ich habe doch auch nicht den rationalen Weg gefunden. Das ist eher mehr so eine Bauchgefühlsentscheidung bei mir, warum ich das gewählt habe, was ich habe.

[00:42:58] **Lucian Haas:** Nun ist ja dieses Retterthema, ich meine, dich hat das ungeheuer viel beschäftigt. Aber ganz viele Piloten, das ist ja eher so ein stiefmütterliches Thema. Die kriegen dann, gehen vielleicht in die Flugschule und dann verkauft ihnen die Flugschule eine Ausrüstung, sagt, pass mal auf und hier hast du Komplett-ausrüstung und dann packen wir dir den Retter rein und dann hoffen die Schüler oder dann fertige Piloten, ich werde ihn nie mehr selber schmeißen müssen, sondern ich gebe ihn dann vielleicht zum Packen ab und mache vielleicht mal einen Packerkurs und lerne das dann selber, pack sie vielleicht noch. Aber das ist das einzige Mal, wo ich davon ausgehe, dass ich den Retter dann zu Gesicht bekomme und ansonsten will ich das gar nicht. Aber viele blenden auch das aus und das, was du sagst,

so die Standard Operating Procedures, also dass man sich bewusst, was will ich dann eigentlich machen? Habe ich so den Eindruck, dass sich viele wenig Gedanken darum machen.

[00:43:43] Wie könnte man das denn erreichen in der Pilotenschaft, dass über sowas viel mehr gesprochen wird oder viel mehr geübt wird, trainiert wird, auch gedanklich trainiert wird in die Richtung?

[00:43:51] **Alois Rettenbacher:** Man könnte zum Beispiel die Ausbildung insofern abändern, dass zur Überlandberechtigung zum Beispiel oder je nachdem in welchem Land, dass man da ist. Bei uns heißt ja das anders, wie ihr habt ja A-B-Scheine oder bei euch heißt das anders. Man könnte es zum Beispiel so einführen, dass ein Verpflichtenden-Sicherheitstraining dabei ist mit Retterwurf bei der Ausbildung. Das könnte man auf der gesetzlichen Ebene machen. Oder man kann auf die Eigenverantwortung appellieren. Im Grunde genommen sind ja das alles mündige, erwachsene Menschen, die was fliegen. Und wenn sich die nicht über so Sachen Gedanken machen wollen, dann ist es eh ihr Problem. Die Ausbildung generell beim im Vergleich zu zum Beispiel Falschem, die ist da sehr mager, würde ich sagen. Ich war einmal auf einem Falschem-Springerplatz und habe dann gesehen, da wurde einer überprüft, der ist länger nicht gesprungen.

[00:44:38] Den wurden Bilder gezeigt und der musste sofort zeigen, wie sehen seine Standard Operating Procedures aus. Das hat mich sehr gewundert oder sehr positiv beeindruckt. Und das wäre mir interessant zum Beispiel am Startplatz Leute zu fragen, darf ich mir mal dein Gurtzeug anschauen und mal zu überprüfen, geht der Retter überhaupt draus. Ich war einmal zum Beispiel live in der Schweiz dabei, da ist einer eingeschlagen, der hat vergeblich versucht, beide Retter zu sehen. Da waren beide Splints, die waren noch metallisch, so verrostet, dass der Rost um den Splint sich so verbunden hat mit dem Loop, dass das technisch gar nicht mehr möglich war, die Retter zu werfen. Und die Geschichten kennt ja jeder von Retterparkern, da wo Kabelbinder drinnen sind, Imbusschlüssel noch mit drinnen sind, Retter in Plastik verpackt sind, drinnen sind. Also du hast es stiefmütterlich genannt, das ist absolut so.

[00:45:26] **Lucian Haas:** Ich kenne auch das Beispiel von einem Piloten, der beim Sicherheitstraining ankam, da muss da gezogen werden, ja einmal da, also nicht in der Luft gezogen werden, sondern noch in der Vorbereitung, dass man sieht, da ist ein Retter drin und der kommt auch raus und so und dann packen sie ihn ja wieder ein. Und dann wollte er ihn ziehen und kriegt ihn nicht raus und kriegt ihn nicht raus und dann hat man hingeguckt und dann sah, der hatte eine ganz kleine Sicherheitsnadel da rein gemacht, von der er ausging, dass er sie, die ist so klein und zerbrechlich, dass er das einfach ganz easy weggezogen bekommt, weil er sagte, ja mir ist das häufiger passiert, dass das Retterfach von alleine aufgegangen ist, das hat ihn immer gestört, weil dann konnte er selber nicht genau das richtig zusammenbauen, wurden dann auch alle nur die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen. Hast du es dann überhaupt mal probiert, nachdem du es gemacht hast, ob das rausgeht oder nicht, hat er dann nicht, sondern das ist dann halt da wirklich erst beim Sicherheitstraining aufgefallen.

[00:46:16] Aber wäre er vorher schon irgendwo mal in der Luft, in der Notsituation gekommen, wäre das natürlich fatal dann wahrscheinlich für den armen Kerl ausgegangen.

[00:46:24] **Alois Rettenbacher:** Jemand, der das hört, der kann ja dann vielleicht zum Entschluss kommen, ich gehe jetzt einmal über Wasser, im Rahmen eines Sicherheitstrainings, oder ich frage bei einem bestehenden Sicherheitstraining, du ich würde gerne mal mit einem Retter absteigen, weil es macht sehr viel Sympathie. Also das ist unser Freund, von dem braucht man keine Angst haben, weil dann braucht man gar nicht erst mitnehmen. Und das ist unsere potenzielle Lebensrettung, da sollte man sich Gedanken machen, weil du zuerst angesprochen hast, was sind die Hauptargumente. Sind 200 Gramm jetzt wirklich kaufentscheidend für mich, brauche ich wirklich einen Retter, der was 910 Gramm wiegt, während nicht 1100 Gramm, das sind 0,2 Liter, was man vielleicht abnehmen kann, oder weniger Wasser mitnimmt, oder wenn man weiß, wie sich das anfühlt an einem kleinen Retter, selbst über Wasser runter zu kommen, und hat das einmal erfahren beim Sicherheitstraining, dann tauscht, habe ich sehr oft gehört von Freunden, die das gemacht haben, ich habe dann sofort meinen Retter getauscht.

[00:47:16] Also einfach einmal ausprobieren, Sympathie bekommen für unseren potenziellen Lebensretter, und das schafft einfach nur Vertrauen. Und das unter möglichst sicheren Rahmenbedingungen, Schwimmweste, See, unter Funk, mit Boot, konnte nicht viel passieren, einfach mal probieren.

[00:47:32] **Lucian Haas:** Eine Sache, die mir auch, ich glaube in deinem ersten Video ist das auch beschrieben, die aber allgemein bei Piloten sehr wenig darüber gesprochen wird, ist sowas auch, ich sage mal, Augen auf beim Retterkauf, in Bezug auf die Aufhängung des Retters eigentlich. Wie hängt man im Gurtzeug, wenn man am Retter hängt? Und das ist ja die Schulteraufhängung, aber wenn man dann im Gurtzeug hängt, dann zieht es halt einem hinten das Gurtzeug richtig hoch, und man hängt dann manchmal sehr sehr ungemütlich, oder teilweise auch wirklich auf gewisse Weise eingefangen im Gurtzeug dann dort drin, kann teilweise, ich glaube du hast es auch erlebt, den Kopf gar nicht richtig heben, weil das Gurtzeug hinten gegen den Helm vielleicht drückt, oder man hat einen Helm mit so einem Bürzel hinten raus noch, weil man sagt, das ist aerodynamisch, aber beim Retterwurf, wenn es hinten hochzieht, schiebt es einem den Helm so runter, dass man schon gar nichts mehr sehen kann, weil der dann quasi vor die Augen geschoben wird, also solche Erzählungen habe ich auch schon mal gehabt.

[00:48:21] Hast du bei den Käufen von deinen Gurtzeugen auf sowas geachtet, vorher, dass du gesagt hast, pass mal auf, ich kaufe dein Gurtzeug, aber ich möchte hier einen Simulator rein, ziehe einmal an den Retterlein hinten ran und ich will mal gucken, wie ich dann dort drinhänge?

[00:48:34] **Alois Rettenbacher:** Also die Kompatibilitätsprüfung habe ich zum Beispiel jetzt die Rettergriffe noch bekommen, das habe ich immer gemacht und ich habe es dann in der Praxis probiert und da gibt es schon super Unterschiede, das wo die Welle ist super, das Advance Lightness, was ich in meinem Kopf habe, das war super, weil einfach diese Faktoren, selbst wenn man schon weiß, wenn zum Beispiel diese Beingurte dann einschneiden und das tut einem weh zwischen die Beine, das hindert einen einfach, jetzt zum Beispiel weitere Reaktionen zu machen, weil du spürst primär den Schmerz oder der Kopf drückt dich, so wie du das jetzt beschrieben hast, das stört, also das wäre auch, ich habe einmal einem Gurtzeughersteller geschrieben, dass ich das voll super finde, Advance war das, dass das Gurtzeug so komfortabel am Retter ist und weil das wirklich sinnvoll ist und ich bin dann drauf gekommen, ich weiß nicht, ob das eine bewusste, ob die bewusst das mit implementieren in die Konstruktion, aber das finde ich unglaublich wichtig, diese Clips, die es da gibt, die hat mir teilweise so gewirkt, also das

[00:49:30] versetzt einen dann noch zusätzlich in Angst und Stress, was man überhaupt gar nicht braucht, also das finde ich, das sind so Sachen, die sind ganz einfach zu beheben, da gab es ja auch diesen Engländer, der hat diese schönen Tests gemacht mit den Rettergriffen, also das finde ich unglaublich schön, wenn Leute sowas machen und wenn Konstrukteure sowas dann übernehmen, zum Beispiel, was war die Aussage, dass der Rettergriff dann wirklich bei jedem Gurtzeug bleibt?

[00:49:50] **Lucian Haas:** Der sollte möglichst auf der Hüfte sitzen, weil man automatisch irgendwie an die Hüfte packt, so wie zum Revolver, zum Colt oder sonst was, ich weiß nicht, ob das im Menschen eingebaut ist, aber dass man sagt, okay, da passe ich hin und da sollte er wenn möglich auch sitzen und nicht irgendwie viel weiter vorne am Bein, weil da klopft man nicht automatisch hin, sondern erst an die Hüfte wird man natürlich rumsuchen und dann hat man schon wieder fünf Sekunden verloren, was im sehr hangnahen Retterwurf oder sowas häufig natürlich dann entscheidend sein kann oder nur noch zusätzlichen Stress erzeugt, der dann vielleicht dann fehlt, um die entsprechende Kraft aufzuwenden. Du hast gerade die Clips erwähnt, nur dass man sich das vorstellen kann, es geht um diese, wie beim Rucksack halt diese Brustschnallen, die man vorne hat, damit einem die Schultergurte nicht runterrutschen, und da ist vielleicht auch als Tipp für die Leute, die ein Gurtzeug haben, wo man die von der Höhe her verstellen kann, bei manchen, gerade bei Woody Valley, glaube ich, mittlerweile sind die sogar relativ fest vernäht, bewusst aus dem Grund daraus, dass man die nicht so weit hochschieben kann, dass wenn man beim Retterwurf, dass es einem dann wirklich bis unter den Kinn rutscht und dann eigentlich da wirkt, wie du dann selber gesagt hast, aber dass man selber mal darauf achtet, bei seinem Gurtzeug die eigentlich möglichst relativ tief anzufassen, also anzubringen oder

[00:50:58] hinzuschieben, dass man, wenn man eben hinten an diesen Retterleinen hängt, dass einem das nicht wirklich bis unter den Hals dann entsprechend hochzieht.

[00:51:07] Und dafür, das ist eh eine Sache, da wundere ich mich immer, es gibt so viele Clubs, die auch, das nennt sich dann Rettertraining, und die machen immer Rettertraining von sie schleudern den Retter raus. Aber ich habe noch kein Rettertraining erlebt, beziehungsweise in irgendwelchen Clubs gesehen, die das gemacht haben, wo zum Rettertraining gehört, pass mal auf, wir hängen dich auch mal an deinen Rettungsleinen einfach mal in deinem Gurtzeug drin, dann

spürst du mal, wie es ist, am Retter zu hängen. Nur von der Hängesituation, um dann zum Beispiel sowas zu merken, ach, mein Brustgurt ist wahrscheinlich viel zu hoch, oder ah, das schneidet mir so in den Beinen oder zwischen den Beinen halt ein, dass dieses Gurtzeug an der Stelle ziemlich blöd konstruiert ist, vielleicht wäre da ein anderes dann vielleicht doch besser. Also da fehlt mir so ein bisschen die Möglichkeit zum Erkenntnisgewinn am Eigengefühl des Piloten dann selber.

[00:51:57] Macht ihr sowas bei euch hier?

[00:51:59] **Alois Rettenbacher:** Also ich brauch's, aber ich hab's mit den Freunden auch gemacht, aber wie schön wär's, wenn irgendwo Leute, die was dieses gehört haben, diesen klugen Gedanken umsetzen und das einmal beim Rettertraining machen. Weil meistens warten die in der Schlange, bis die dran sind, und dann könnte man eine zweite Struktur aufbauen, wo genau das probiert wird. Also ich finde das einen sehr klugen Gedanken.

[00:52:16] **Lucian Haas:** Ja, es gibt ja viele Rettertrainings, zumindest bei uns in der Gegend, die finden immer in Turnhallen statt. Und in den meisten Turnhallen, wenn da auch geturnt wird, gibt es zum Beispiel Stufenbarren oder sowas. Und wenn man den Stufenbarren hochstellt, dann kann man hinten die Retterleine quasi drüberwerfen, dann einmal zwei Leute ziehen hinten hoch, und der vordere hängt dann einfach, der muss ja nur fünf Zentimeter über Boden hängen, dass er nur das Hängegefühl erstmal merkt und sieht, so zieht sich das Gurtzeug dann für mich am Körper hoch. Und das wird allerdings, ich hab's glaub ich nur einmal bei einem, das war noch nicht mal ein offizielles Rettertraining, einen gesehen, der das so mal ausprobiert hat. Aber dass das wirklich so regelmäßig gemacht wird, hab ich noch nicht gesehen. Bei deinen Videos, die du gemacht hast, du hast auch ein Video gemacht, glaub ich, das ist sogar zweieinhalb Stunden lang oder so, da hast du eine ganze Reihe von Experten interviewt, Sicherheit, Sicherheitstrainer, aber auch Retterkonstrukteure, eben Dani Loritz,

[00:53:04] und, ah, wie heißt der noch von High Adventure?

[00:53:07] **Alois Rettenbacher:** U.S. Hari.

[00:53:08] **Lucian Haas:** Genau, der U.S. Hari, den hatte ich übrigens auch schon in meinem Podcast, da gibt's einen Podcast, der heißt Der Rettertester, da hatte ich U.S. Hari, wo der viel von seiner Retterentwicklung erzählt hat. Hast du denn aus diesem Gespräch mit den Experten, die du da hattest, auch ein bisschen vielleicht den Eindruck gewonnen, in manchen Sachen widersprechen die sich sogar? Also da gibt es vielleicht unterschiedliche Philosophien oder Vorstellungen, was der Ideal Retter wäre oder die ideale Form des Rettereinsatzes?

[00:53:34] **Alois Rettenbacher:** Ich war einmal bei so einer Podiumsdiskussion dabei und hab da gemerkt, das menscht da sehr und da gibt's sehr viele

[00:53:41] Meinungsverschiedenheiten, die was aber eher nicht so argumentativ ausgetragen werden, sondern aufgrund von Meinungen oder Sympathien. Ich find, da fällt mir jetzt konkret nichts auf. Also ich hab eher mehr davon gelernt und noch mehr Fragen generiert wahrscheinlich. Aber da fällt mir jetzt nichts Schlag, nichts Großes auf, wo ich sag, die

[00:53:59] **Lucian Haas:** widersprechen sich. Und bei dem Video von 2016, das ist da, wo ihr sieben verschiedene Retter, glaub ich, über deinem See in Ossiacher See getestet habt, da habt ihr ja, das hast du mit dem Nico von der Salzburger Flugschule, glaub ich, zusammen gemacht, da habt ihr am Ende angekündigt, ihr wollt noch ein anderes Video machen, ein anderes Format und das nanntet ihr Race to the Ground. Aber ich hab dieses Video, glaub ich, nie gesehen. Hab ich da was verpasst? Habt ihr's gemacht und worum wär's denn dabei gegangen?

[00:54:23] **Alois Rettenbacher:** Das haben wir gemacht, ja. Da haben wir drei Bauart-gleiche Retter gehabt. Das waren die Companion, die SQR, und haben drauf geschaut, dass wir alle gleich schwer sind und haben versucht, die Sinkgeschwindigkeit zu eruieren, perfektes Pilotenverhalten, also Scherenstellung, Schirm, Hauptschirm trennen und bewusst provozierte Scherenstellung und wir wollten schauen, wie unterschiedlich ist das. Das ist ein bissl in die Hosen gegangen, weil wir eine Boje verloren haben von einem Piloten. Ich bin mit einem alten Schirm rausgeflogen, ich hab glaubt, ich komm gar nicht über den See gescheit rüber. Also man hat schon ein paar Sachen ableiten können, wieder mehr Daten generieren. Und wir haben vorausgemessen, wie variiert die Sinkgeschwindigkeit bei den Zweien. Also ich glaub, ich hab die Scherenstellung provoziert

[00:55:08] und der Nico hat, glaub ich,

[00:55:12] die Hauptkappe so gut wie es geht über die Bremsen deformiert. Und da haben wir geschaut, wie variieren die Sinkgeschwindigkeiten. Ich weiß aber auswendig nicht mehr.

[00:55:18] **Lucian Haas:** Ist das denn online? Ich hab's selber jetzt nicht gefunden. Ich glaub schon, ja. Ja, dann musst vielleicht noch mal besser suchen. Wenn ich's finde oder du noch findest, dann setz ich den Link auf jeden Fall noch in die Show-Note zu der Folge da mit rein. Ich

[00:55:30] **Alois Rettenbacher:** glaub, ich hab da eine Liste, eine Playlist, wo alle aufgelistet sind. Vom ersten bis zum letzten Test. Okay. Muss ich da noch mal gucken. Eine Sache ist mir noch eingefallen, was mir ganz wichtig wär. Ja, super. Wahrscheinlich hab ich sicher ein paar vergessen. Und zwar ein Messer. Würde ich unbedingt mitführen. Man muss da nicht gleich an James-Bond-Szenarien denken. Aber ich hab Geschichten gehört von Leuten, die haben ihr Bein verloren. Die haben bei einer Baumleitung eine Leine um den Oberschenkel gehabt und waren nicht in der Lage, die wegzumachen. Und haben dann aufgrund dessen ihr Bein verloren. Weil das Blut abgeschnürt war für eine halbe Stunde oder Stunde und sowas. Und das ist sowas Blödes. Und so ein kleines Leinenkarp-Messer, das würde, glaube ich, immer Sinn machen.

[00:56:10] **Lucian Haas:** Es gibt ja mittlerweile immer mehr Gurtzeughersteller, die auch dazu übergehen, zumindest irgendwo ein kleines Messerchen schon automatisch von vornherein mit einzubauen oder das ist dann am Cockpit mit dran befestigt oder sowas. Das sind auf jeden Fall sicherlich absolut sinnvolle Lösungen. Jetzt ist mir auch eingefallen, was ich gerade noch nachfragen wollte. Weil du gesagt hast, ja, ich hab versucht, die Scherenstellung zu provozieren oder dann der andere hat das mit den Bremsen gemacht. Was hast du denn von den ganzen Tests, die du gemacht hast und auch von den Tipps, die du bekommen hast und sicherlich auch dann wieder ausprobiert hast? Was würdest du denn am ehesten heute empfehlen dem Piloten? Wie kann man seinen Schirm am besten deaktivieren, also seinen Hauptschirm am besten deaktivieren, damit er den Rettungsschirm möglichst wenig stört?

[00:56:53] **Alois Rettenbacher:** Also ich persönlich beim Rogalo ergibt sich die Frage nicht, wie wir ihn trennen. Und würde kurz vor der Landung den Schirm dann, wenn es kontrolliert passiert, dann auslassen, weil aufgrund der fehlenden Bremswirkung vom Hauptschirm du weniger sinken hast. Das ist beim Rogalo. Wenn es jetzt ein Schirm ist, wo man konstruktiv nach einem B-Stall ziehen kann und das möglich ist, habe ich das als die sympathischste Art und Weise gefunden, weil der ist mit einer Hand ausführbar und du hast die zweite Hand dann auch frei. Ist natürlich nur Theorie, wenn das möglich ist. Es gibt ja Schirme, da geht ja das gar nicht mehr. Wenn jetzt mittlerweile schon B-Schirme Zweileiner sind, dann glaube ich geht es dann eh nur noch über die Bremsen. Und das reinholen habe ich persönlich nicht so sympathisch empfunden. Ich habe es ja nur einmal gemacht und habe damit den abgehackt, weil

[00:57:39] wenn man da mit der Geschwindigkeit im Luftraum sich bewegt, dann muss man da seine 22, 25 Quadratmeter reinholen.

[00:57:47] **Lucian Haas:** Das ist eine richtig lange Fahne, die da eigentlich hängt und du versuchst sie einzuholen und das ist die

[00:57:52] **Alois Rettenbacher:** richtige Kraft, die du wahrscheinlich brauchst. Und so funktioniert das nicht so richtig, ist ja wieder mir nicht sympathisch. Also mir ist am sympathischsten zum Beispiel bei meinem Delta, was ich fliege, da geht es mit dem Pistol super. Und beim M7, da habe ich sowieso die Rogalo drinnen mit der Trennkarabiner, da würde ich trennen, aber immer noch in einer Hand die Bremsen zum Beispiel halten oder die Rogelgarten halten und dann versuchen das kontrolliert los zu lassen. Und bei den letzten zwei, drei Rogalo, wo ich geschmissen habe, hat das immer gut funktioniert. Ich habe einmal probiert im verbundenen Zustand zu landen, hat auch gut funktioniert. Das setzt natürlich wieder alles perfekte Laborbedingungen voraus.

[00:58:29] **Lucian Haas:** Hast du auch mal einseitiges Trennen probiert, dass der dann wie so eine Fahnenstellung halt dann da mit runterschwabbelt? Ja,

[00:58:36] **Alois Rettenbacher:** schon. Das ist aber auch so vor mir stehen geblieben und habe dann gleich einmal die zweite Seite getrennt. Dazu kann ich jetzt nichts sagen. Das, was dann noch ein bisschen eine Gefahr bildet, wenn man

es jetzt einseitig trennt, glaube ich, ist die Gegenstücke von den Trennkarabinern. Habe ich auch schon live gesehen, dass wenn die jetzt Die knallen dir dann ins Gesicht, im schlimmsten Fall wahrscheinlich, oder? Oder in den Rogalo und bleiben im Rogalo hängen. Habe ich Videos da, wo Leute den geschmissen haben und nicht kontrolliert weggeschmissen haben. Diese Tragegut mit den Metallgegenständen ist eine super Fehlerquelle, dass sie die dann oben bei den Leinen im Rogalo verhängen. Wenn das dann asymmetrisch passiert, hast du dann einen Spin drauf, also der dreht sich dann die ganze Steuerbarkeit ist weg. Also das muss auch kontrolliert funktionieren. Das sind alles diese Aspekte, die man beherrschen sollte, wenn man dann so technische Features hat wie Trennkarabiner.

[00:59:22] Das, was dann im Ernstfall voll der super Vorteil sein kann, aber auch natürlich wieder Nachteile mit sich bringt.

[00:59:30] **Lucian Haas:** Lassen wir mal das Retter-Thema jetzt beiseite. Wir sind schon auch relativ weit in der Zeit fortgeschritten. Deswegen ein Thema ganz anderes, um mal über was Schönes zu erzählen. Ich habe gesehen, du hast auch ein besonderes, anderes Projekt. Das heißt Grenzenlos Fliegen, was du mit initiiert hast. Worum geht es dabei?

[00:59:50] **Alois Rettenbacher:** Grenzenlos Fliegen ist ein Projekt, wo wir mit Menschen, die etwas nicht so leicht haben im Leben, denen das Geschenk ermöglichen, dass sie fliegen können. Also dann im Fliegen. Das sind Kinder und Erwachsene. Das sind geistige und körperliche Behinderungen. Von Querschnitt über Menschen, die schon in der Palliativmedizin gelandet sind, die vielleicht noch einen Wunsch haben oder fliegen gehen wollen. Und daraus ist entstanden die Grundidee von einem Freund von mir. Die Grundidee ist einfach, wir haben so ein starkes Bewusstsein dafür, wie privilegiert wir sind, Paragliden zu können. Das ist einer der ältesten Menschheitsträume. Da müssen so viele Faktoren zusammenpassen, dass man das kann. Man muss sich das leisten können. Man muss gesund sein. In anderen Ländern ist das gar nicht möglich. Das heißt, allein schon die Faktoren, die uns treffen, dass uns das überhaupt ermöglicht sind, da sind wir global gesehen sehr privilegiert.

[01:00:42] Bei uns in der westlichen Welt, in Mitteleuropa, sind ja wirklich die Grundbedürfnisse auf der materiellen Ebene wirklich sehr gut abgedeckt. Wenn man jetzt ein Problem hat, wenn man sich mit einer schlimmen Krankheit konfrontiert, die Medizin kann nicht alles, aber sehr viel bei uns. Wir wollten mit diesem Grenzenlos-Fliegen-Projekt diesen Menschen etwas geben, was man für Geld nicht kaufen kann. Lebensfreude und Dankbarkeit. Das waren ein paar unglaublich schöne Momente, wo es noch unglaublich schönes Feedback gegeben hat. Also, wenn Leute dann sagen, immer wieder, wenn es mir schlecht geht, dann schaue ich mir das an und bin zurückerinnert an diesen schönen Moment. Also, das ist der Versuch, unsere Lebensfreude, unser Bewusstsein zu teilen mit Menschen, die nicht die Voraussetzungen haben.

[01:01:26] **Lucian Haas:** Läuft es denn noch oder habt ihr das eine Weile gemacht? Und ist das dann wieder eingeschlafen oder macht ihr das jetzt immer noch?

[01:01:31] **Alois Rettenbacher:** Es läuft immer noch, aber wir haben dann aufgehört, die Videos online zu stellen, weil wir haben dann immer die Lieblingsmusik der Menschen genommen, weil das ja schon gut der Anknüpfungspunkt ist. Wenn du jetzt mit deiner Lieblingsmusik verpackte Erinnerungen hast, haben wir die online gestellt und dann gab es Probleme mit Lizenzen und so Sachen. Jetzt kriegen die die Videos einfach so mit und das Ganze basiert eigentlich auf freiwilligen, also da verdient keiner irgendwas dafür. Also, das passiert unentgeltlich und da sind wir auch mittlerweile an die Kapazitätsgrenzen gestoßen.

[01:02:02] **Lucian Haas:** Wie kommen denn die Leute auf euch? Dann finden die euch im Internet und sagen, da rufe ich mal an, du, ich habe hier einen Behinderten oder einen Krebskranken oder sonstiges. Was heißt, der würde gerne mal fliegen oder wie kommt ihr zueinander?

[01:02:17] **Alois Rettenbacher:** Da gibt es eine Internetseite, die heißt grenzenlosfliegen.net und ja, die Leute hören das vielleicht und also das hat sich so eingependelt, dass man die Leute, ja die Leute melden sich telefonisch im Internet, schreiben uns eine E-Mail und dann schauen wir, dass das geht. Natürlich, wir haben dann angefangen gewisse

[01:02:37] das auszusortieren, z.B. Querschnitte und Lähmungen, ob ein gewisser Gewichtsbereich, das wird einfach ein bisschen sehr kompliziert zum Starten. Man braucht dann erfahrene Starthelfer und das macht es dann sehr schwer. Also, was möglich ist, machen wir und was nicht möglich ist, können wir leider nicht machen. Und wenn es zu viele

Anfragen gibt, dann können wir es auch nicht machen. Aber wir versuchen unser Bestes.

[01:02:58] **Lucian Haas:** Hast du die schönsten Momente, die du davon so für dich selber mitgenommen hast?

[01:03:03] **Alois Rettenbacher:** Das Bewusstsein, wie positiv die Menschen gestimmt sind, da wo man sich eigentlich fragt, warum wollen die eigentlich noch leben oder warum nehmen sich die, also ganz, also manchmal sieht man Schicksale, da fragt man sich, wie kann man nur, wie kann man nur das aushalten und dann fängt man schon so ein bisschen zum Nachdenken an, sind meine Probleme wirklich relevant und also dieser Lebensmut von diesen Menschen, das ist das, das zu sehen und miterleben zu können, das ist wunderschön.

[01:03:27] **Lucian Haas:** Nach solchen Flügen, wenn du dann auch wieder selber fliegst, also alleine fliegst, fliegst du dann anders? Also nimmst du das vielleicht auch dann nochmal anders wahr und wo du wirklich sagst, das ist ja jetzt ein Privileg, was ich habe, dass du auch in dem Moment auch nochmal sagst, wow, jetzt bin ich wirklich darauf zurückgeworfen zu sagen, das ist ja auch wirklich ein Privileg, was ich hier habe. Schon, ja.

[01:03:45] **Alois Rettenbacher:** Und die meisten Flüge, muss ich gleich sagen, mache gar nicht ich, also ich mache die allerwenigsten Flüge, die meisten Flüge macht mein Mentor, der Chris, der hat auch die meiste Erfahrung, also der fliegt seit ewig und es gibt kaum Piloten, die mehr Flugpraxis haben wie er. Chris was? Chris Reiniger, der macht die meisten Flüge. Also da bin ich eigentlich nur, am Anfang habe ich so ein bisschen administrative Sachen gemacht, Starthelfer, oder ein paar Flüge habe ich auch gemacht, aber zeitlich bedingt, das braucht so viel Zeit und der nimmt sich wirklich die Zeit, das dauert ja teilweise Stunden. Also dann passt der Startwind nicht, das würde schon passen, aber da muss halt alles passen. Und insofern bin ich da, also das ist eigentlich sein Projekt, wo ich dabei sein darf.

[01:04:29] **Lucian Haas:** Nun wohnst du hier am Bischling, direkt neben der Bahn, kannst direkt hochfahren, jederzeit, in Anführungszeichen, im Grunde fliegen gehen. Empfindest du das auch als großes Privileg?

[01:04:38] **Alois Rettenbacher:** Unglaublich, ja.

[01:04:40] **Lucian Haas:** Was ist für dich das schönste am Bischling?

[01:04:43] **Alois Rettenbacher:** Das schönste am Bischling ist für mich, dass das Sommer wie Winter meine Spielwiese ist. Paragliden, Skifahren, Radfahren, die Kompaktheit der Infrastruktur, die Windgeschütztheit. Wenn ich es vergleiche mit anderen Fluggebieten, wo du irgendwo mit dem Auto rauffahren musst, dann hast du dein Auto noch oben und dann diese Unkompliziertheit.

[01:05:02] Das Wegfliegen, also das Streckenpotenzial, also das Tennegebirge, die kleinen, schönen Routen, die Aussicht, das Panorama. Also ich glaube, der Bischling ist in seiner Kompaktheit das schönste Fluggebiet oder eines der schönsten Fluggebiete der Welt.

[01:05:16] **Lucian Haas:** Nun wohnst du hier, also bist hier auch aufgewachsen, hast aber erst vor 12 Jahren das Fliegen angefangen. Heute bist du 37, also damals warst du 25. Warum, obwohl du hier wahrscheinlich schon vielleicht zu Kinderzeiten oder zu Jugendzeiten auf jeden Fall dann schon die Paragliders hast, fliegen sehen, warum bist du dann erst so später oder verhältnismäßig später zugekommen?

[01:05:36] **Alois Rettenbacher:** Ich war zu der Zeit immer im Ausland unterwegs oder viel im Ausland unterwegs und habe da die Gelegenheit gar nicht so gehabt. Und ich wollte immer Segelfliegen. Ich habe als Kind schon Segelflugbau, also Modellbau gemacht. Ich war immer fasziniert von wie ein Flugzeug fliegt. So ein Segelflugzeug wäre für mich immer noch die Königsdisziplin vom Fliegen.

[01:05:59] Das finde ich einfach wunderschön. Die Form und die Ästhetik, und die Leistung, das ist so beeindruckend. Und habe dann mit 16 bin ich dann zum Segelflugplatz gegangen. Wollte halt dann anfangen zum Fliegen. Und habe dann gleich mal am Flugfunk mitbekommen, was das für eine orthodoxe

[01:06:14] Struktur ist. Und habe dann gesagt, dann bleibe ich einfach beim Modellfliegen. Dann lasse ich das. Und für mich war Paragliden nie eine Option, weil einfach das Steuern über alle Achsen, das hat mich einfach so fasziniert. Also wenn man so ein Modellflugzeug am Hang, wenn man da sorgt und spielt und tutunabt, das ist einfach so elegant. Und ich habe das immer so empfunden, ein Barleiter, da kann man eigentlich nur bremsen links und rechts. Und das hat mich

nie so getaucht.

[01:06:37] **Lucian Haas:** Aber du hast doch hier auch wahrscheinlich ständig auch Akropiloten gesehen, die dann sogar Manöver fliegen können, die du mit dem Segelflugzeug in der Form sogar noch nicht mal fliegen kannst. Ja, stimmt, ja.

[01:06:46] **Alois Rettenbacher:** Aber zu dem Zeitpunkt war einfach meine Gewichtung, mir war wichtiger, im Ausland zu sein. Und mir war wichtiger, mal von Österreich weg zu sein. Und von dem her hat das super gepasst. Also bin froh, dass ich dann anfangen habe. Und was

[01:07:02] **Lucian Haas:** gibt dir heute das Fliegen?

[01:07:06] **Alois Rettenbacher:** Fliegen ist einfach nur wunderschön auf allen Ebenen. Und da kommen so viele Ebenen mit dazu. Die Achtsamkeit, die Auseinandersetzung mit einem selbst,

[01:07:17] die Euphorie, der Respekt, der Demut. Wenn man irgendwo zum Beispiel, wie jetzt in der Schweiz im Frühling, irgendwo auf 3000 Meter herumfliegt und kommt sich immer noch so winzig vor, weil die Berge so groß sind. Oder man fliegt einmal ins Tennengebirge rüber und das ist so

[01:07:34] mächtig. Und der Perspektivenwechsel. Man sieht so an einem Ort die Strukturen und wenn man am Boden ist, dann weiß man, das ist die politische Struktur, so funktionieren die Systeme, so funktioniert die Korruption, so funktionieren die Seilschaften. Wenn man das dann von oben sieht, dann ist das einfach so ein Perspektivenwechsel, was ich unglaublich faszinierend finde. Und ja, es ist wie so eine Lebensschule. Zum Beispiel verbunden mit den Rettungstests. Also eine so Episode, die ich jetzt vielleicht in eine Frage oder wo ich jetzt dich konkret frage oder vielleicht einen Zuhörer, wenn er eine Antwort darauf weiß. Da habe ich einmal einen Test gemacht und das war mit einem Base-System und da habe ich zuerst so ein T-Bag gemacht, wo ich abgekupft bin und dann habe ich die Manöver geflogen, was ich halt fliegen kann. Und dann habe ich in einer dynamischen Situation eines Manövers, habe ich das Base-System getrennt.

[01:08:24] Und das war alles jetzt eine Änderung der Laborrahmenbedingungen, wo ich davor Rettungsschirme gezogen habe. Das heißt, da war schon gewisse Anspannung. Zuerst einmal das unteren Teil rausfliegen, sich lösen, die Manöver fliegen, in der Dynamik dann wieder lösen und dann ist mir ganz was Faszinierendes passiert. Ich habe gemerkt, während des Trennvorgangs, dass irgendwas asymmetrisch sich trennt. Ich war der Meinung, das Dreiringssystem hat rechts gelöst und links aber nicht. Und habe dann sofort in mir gedacht, ich greife jetzt mit der linken Hand zu dem Tragegurt und schüttle den auf, weil da hat sich irgendwas verklemmt. Das habe ich dann auch gemacht und ich war dann sehr stolz, muss man wirklich sagen, dass ich in dieser Situation noch die geistigen Kapazitäten gehabt habe, das zu machen.

[01:09:09] Und in einer Rückschau am Video habe ich dann gemerkt, die Situation war ganz anders. Eigentlich habe ich mich aus Angst, also das war eine Angsthaltung, am Tragegurt festgehalten, wo es diese Auslösezeit vielleicht um 0,2 Sekunden verzögert hat, also minimal. Aber in dieser kurzen Zeit war meine kognitive Wahrnehmung, ich habe ein Problem, das Dreiringssystem hat sich nicht gelöst, die Lösung ist, ich greife jetzt zum Tragegurt, und schüttle das auf. Und ich war der Meinung, ich habe das gemacht. In Wirklichkeit habe ich mich unterbewusst angehalten, weil wahrscheinlich schon irgendwelche Stoffe in meinem Körper herum waren, dass mein Hirn nicht mehr so funktioniert hat. Und die Tatsache, dass meine kognitive Wahrnehmung oder mein Bewusstsein mich so getrickt hat in dem Moment, da stelle ich mir dann so Fragen, wer bin ich eigentlich?

[01:09:55] Und was passiert mit mir? Und wie oft ist es vielleicht schon gewesen, dass ich in einer Situation glaubte, das gut gelöst zu haben, dabei ist es mit mir einfach passiert. Und das finde ich so Phänomene der Psyche, und dann kann man recherchieren, wie funktioniert das? Das wäre eigentlich mein nächstes Retterprojekt, was noch ansteht. Da habe ich dann einen Militärpiloten kennengelernt, was auch Paragleiter ist und Psychologe ist, die sich in der militärischen Luftfahrt sehr viel Gedanken gemacht haben über diese Human Factors, glaube ich nennen die das, und das finde ich einfach faszinierend. Und das sind die Geschenke, die man beim Paragleiten mitbekommt. Wenn man wirklich, wenn man bewusst im Jetzt ist, und ich glaube, das kann man dann vielleicht beim Angeln haben, oder beim Radfahren, oder wurscht, bei welchem Sport, aber Paragleiten insofern, das sind die Geschenke.

[01:10:42] Man lernt so viel dazu, auch über einen selbst, und dass man sich vielleicht selbst nicht so ernst nimmt, weil die Identifikation mit dem, was man ist, allein schon aufgrund der Tatsache, dass die Wahrnehmung aufgrund von äußeren Faktoren, dass man die Psyche einen selbst anlügt, was sagt das jetzt zum Beispiel über den zwischenmenschlichen Zugang? Wir sitzen da, haben ein Gespräch, wir

[01:11:04] **Lucian Haas:** leben in dem

[01:11:04] **Alois Rettenbacher:** Universum, und du lebst in deinem. Also das sind alles so Faktoren, die sind faszinierend.

[01:11:10] **Lucian Haas:** Aber das setzt ja dann auch

[01:11:13] viel Selbstreflektion voraus. Oder zumindest auch erstmal Reflektion, du hast jetzt das Video dafür genutzt, um überhaupt die Situation nochmal zu reflektieren, um dann überhaupt zu merken, okay, ich habe anders reagiert, als ich eigentlich dachte, dass ich reagiert hätte, oder mein Antrieb war ein anderer, als das, was ich in dem Moment dachte, was ich eigentlich tue.

[01:11:32] Und diese Form der Selbstreflektion, glaubst du, dass die viele Paragleiter so haben? Keine Ahnung.

[01:11:40] Ich würde hier aufhören mit ich habe keine Ahnung. Leute, denkt mal selber darüber nach, wie viel ihr über die Sachen reflektiert, die ihr dann da in der Luft macht, oder eben nicht macht, oder meint gemacht zu haben, und was ihr daraus vielleicht lernen könnt. Alois, ich danke dir für das Gespräch.

[01:11:58] **Alois Rettenbacher:** Ich danke dir für das Gespräch, danke.

[01:12:04] **Lucian Haas:** Wenn dir der Retter-Talk mit Alois Rettenbacher gefallen hat, dann empfehl den Podcast doch deinen Fliegerfreunden. Ich denke, es ist sinnvoll, wenn sich die gesamte Gleitschirm-Community mit diesem Thema einfach stärker auseinandersetzt. In den Shownotes im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz habe ich hilfreiche Links zusammengestellt. Dazu gehören die Videos zur Retter-Problematik von Alois, aber auch eine ganze Serie von Posts aus dem Archiv von Lu-Glitz. Unter der Rubrik Retterwissen ist darin zusammengefasst, was man von der Bauform, empfehlenswerte Größe, Sinkwerte, Öffnungszeit, Haltbarkeit etc. von Notschirmen wissen sollte. Lu-Glitz findest du im Netz unter www.Lu-Glitz.blogspot.com Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz

[01:12:51] Lu-Glitz und Podz-Glitz gibt es übrigens völlig werbefrei und ohne Paywall. Damit ich beide Angebote dennoch so professionell und unabhängig betreiben kann, bin ich auf deine Hilfe angewiesen. Recherche, Redaktion, Aufnahme, Schnitt, Hosting und noch vieles mehr wollen irgendwie finanziert werden. Ich würde mich sehr freuen, wenn du dazu einen Beitrag leistest als Förderer. Die Höhe deines Förderbeitrags kannst du ganz frei wählen. Gib so viel, wie du für richtig hältst bzw. was dir so ein Angebot wert ist. Das kann einmalig sein oder auch ein wiederkehrender Dauerauftrag. Für alle, die unsicher sind, welche Summe vielleicht angemessen wäre, habe ich einen ganz unverbindlichen Vorschlag. Wie wäre es mit 1 Euro pro Podcastfolge und 2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz?

[01:13:42] Selbst zusammengerechnet ist das immer noch günstiger als die Abogebühren eines klassischen Magazins. Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Lu-Glitz lesen und erst später einen gesammelten Förderbeitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach per Paypal oder Banküberweisung. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern. Bis zum nächsten Mal! Ciao!

English

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

Show notes

Alois Rettenbacher has already tried out many different rescue parachutes himself. What did he experience and learn from this?

In 2012, a video was released on Youtube by a young Austrian who, in winter above the snowy valley of his home mountain Bischling, simply tried out various rescues and documented his experiences. Rundkappe, Kreuzkappe, Rogallo, Base-System.

Alois Rettenbacher, who was 27 at the time and had only held his pilot's license for just two years, wanted to find out which type of rescue construction would suit him best. Previously, he had only encountered a lot of half-knowledge in conversations with other pilots, which did not help him much in his decision.

His video „Retter-Problematik“ caused quite a bit of attention at the time – at least in the German-speaking paragliding scene. It showed many pilots that the topic of rescue services might not be treated so half-heartedly, but that one should deal with it more intensively.

Alois showed, among other things: round caps can swing violently, cross caps can develop unexpectedly strong forward travel (which ended in an unplanned roof landing for him), Rogallos like to twist and tend towards a shear position, etc.

This first Retter-Video led Alois to produce several more episodes over the years. And so we can be grateful to him today for having sparked a lot of discussion and reflection about Notschirme in the scene.

But the topic of the Retter is far from settled. For most paragliders, the saying "out of sight, out of mind" still applies. For many, the Retter is a necessary but somehow unpleasant and therefore mentally repressed ballast in the harness.

Maybe this 85th episode of Podz-Glitz will change that a bit. In any case, I wish you good entertainment and a lot of insight from the Rettertalk with Alois Rettenbacher.

If you enjoy Podz-Glitz, then why not support my work – as a patron. How this is possible very easily and without any obligation, you can find out on the website of my blog Lu-Glitz, specifically on the page "Fördern".

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

Music for this episode:

Track: Out on my Skateboard | Künstler: Mini Vandals

No Copyright Audio Library

Watch & Download: https://www.youtube.com/watch?v=zcCwR_bgmYg

Further links: - Playlist with all Retter-Videos from Alois Rettenbacher

Barbarahof - A hotel run by Alois' family directly on the Bischling-Bahn

Links:

- Playlist with all Retter-Videos:
https://www.youtube.com/watch?v=Q_YLIsAWZKk&list=PLe47D3mk4QUeJ-KodNZInHs_A5r9pXmTl
- Video Retter-Problematik: https://www.youtube.com/watch?v=Q_YLIsAWZKk

- Barbarahof: <https://www.barbarahof.com>
- Flight area Bischling: <https://www.bergbahnen-werfenweng.com/sommer/paragleiten/fluggebiet/>
- Rescue knowledge: <https://lu-glidz.blogspot.com/search/label/Serie%20Retterwissen>
- Podz-Glidz #15: The Rescue Tester: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/11/podz-glidz-15-der-retter-tester.html>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/06/podz-glidz-85-rettertalk.html>

Transcript

[00:00:07] **Alois Rettenbacher:** Especially in my early days, there were these ultralight rescue devices where people broke their necks on the rescue gear. I saw it myself in Werfenwegen, where people came down on the rescue glider—even with perfect pilot behavior, like avoiding sculling—and still broke their cervical spine and things like that. I'd be happy if my videos brought a bit of awareness to that in the scene.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:52] **Alois Rettenbacher:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:56] **Lucian Haas:** Today with Alois Rettenbacher. And I'm Lucian Haas.

[00:01:05] In 2012, a video appeared on YouTube by a young Austrian man who, in the winter, simply tried out different rescues over the snowy valley of his home mountain, Bischling, and documented his experiences. Round canopy, cross canopy, Rogallo, Becher. Same system.

[00:01:25] Alois Rettenbacher, who was 27 at the time and had only held his pilot's license for about two years, wanted to find out which type of rescue system suited him best. Previously, his conversations with other pilots had only yielded a lot of half-knowledge that didn't really help him with his decision. His video "Rescue Problem" attracted quite a bit of attention back then, at least in the German-speaking paragliding scene. It showed many pilots that the topic of "rescue problems" cannot be so easily labeled. Perhaps the topic of "rescue" shouldn't be treated so dismissively, but rather that one should engage with it more deeply. Alois showed, among other things, that canopy types can swing violently, while cross-canopy types can develop unexpectedly strong forward speed, which ended in an unplanned roof landing for him,

[00:02:13] Rogallos tend to twist and lean towards a scissor position, etc. Alois produced several more follow-up videos to this first rescue video over the years. And so we can be grateful to him today for sparking a lot of discussion and reflection about emergency gliders in the scene. However, the topic of "rescue" is far from settled. For most paragliders, the saying "out of sight, out of mind" still applies. For many, the rescue glider is a necessary but somehow unpleasant and therefore mentally repressed piece of ballast in the gear. Perhaps this 85th episode of Podz-Glidz will change that a little. In any case, I wish you good entertainment and plenty of new insights. That was the rescue talk with Alois Rettenbacher.

[00:03:00] If you enjoy Podz-Glidz, please consider supporting my work as a patron. You can find out how to do this easily and without any obligation on the "Support" page of my blog website, Lu-Glidz.

[00:03:19] Alois, how often have you actually come down from a real emergency situation using the rescue parachute? Once. Why?

[00:03:27] **Alois Rettenbacher:** I was flying a Freestyle 3 from Gradient. And I lost control. I was twisted, and then, for the first and only time, I deployed the rescue. And that was a Subair base system. I've had that for a while. And that was one of the most beautiful experiences in paragliding I've actually had. One of the most beautiful? That's unusual. Why? I had put a lot of thought into rescue material beforehand, which rescue gliders have which pros and cons. And I always had in the back of my mind, can I still manage that in an extreme case? And in the past, it was always like that with ski accidents or near-misses, how you get the experience of watching yourself as the body makes certain reactions.

[00:04:18] For example, like with active flying, when you're wrestling it in the air and you notice that the body reacts much faster than the thoughts actually make it conscious. And I always played with the thought—I've always had so

many thoughts—but what if none of that helps? You've heard in psychology that there are many types of reactions to it, and you can categorize how humans react when they're confronted with stress. There are primarily these theses, which are probably all not completely complete, that there's fight, flight, and freeze.

[00:04:54] And this awareness that I don't mean, that I don't identify. If I'm not identified with my skills, I've always had that, and I didn't know how my brain would react when the adrenaline kicks in and when the stress kicks in. I already noticed this in various rescue attempts that the cognitive perception, for example, of what's happening in the outside world, often deviates greatly from what I saw later in the video. And in that sense, the nice thing or the confirmation was that I had thought about what happens to me when I lose control. And in that case, I had this loss of control, I was twisted, and then very quickly this program...

[00:05:35] in aviation, in the professional world, I believe it's called running the Standard Operating Procedure. So, the first thing for me was freezing the brakes at about carabiner height, so the glider doesn't just shoot out, and then I already saw I was twisted. The second thing was the control check—how much altitude do I have left, can I still do something? And at that point, I already noticed, this control check, it was like in my perception that I didn't feel so good anymore, but like—this sounds a bit weird now—but like watching yourself do it. And then I realized, no, I can't do anything anymore. Then I have the memory of taking both brakes in one hand to prevent the canopy from shooting forward when you reach for the rescue. That's, for example, a feature I heard about from a safety trainer, that it often happens that people, when they reach for the rescue, let go and then it really takes off.

[00:06:23] And then I took both brakes into my left hand, separated, and during the separation process, I was very happy about how quickly and abruptly it all started. In that sense, it was a beautiful experience because it was confirmation of dealing with the emergency situation—not from a negative perception filter, but constructively; if I have a problem, I want to get out of it quickly and constructively. That made a lot of sense, and that's why it was a nice experience.

[00:06:54] **Lucian Haas:** Probably with the BASE system too, you have few complications afterwards because you see the BASE, the glider flies away, the BASE glider comes out at the back, and then you're not struggling with the glider or anything else anymore; instead, you can say, basically, I have an aircraft over me again. It might sink faster than before, but otherwise, you can steer it to the ground just the same and you're back in control from that point on, not a helpless person.

[00:07:17] **Alois Rettenbacher:** Exactly. And the image I have in my head is the problem: the glider pulls you out of the rescue. So it's not like with a normal rescue parachute, where you're supposed to throw the rescue chute—in the best case, you still have to think about where and how to throw it. And those are all factors that, in an emergency, when you already have the overload in your brain and that adrenaline rush—you can feel in your body how that changes you. And in that case, I just really like that you detach yourself from the problem, and through that detachment, the solution comes out. I really like that. And yeah, in that case, it was quite a noble experience. So, basically, the problem even helps you with the solution in the end. Exactly.

[00:07:57] **Lucian Haas:** That's not really the case with normal reserves—not with those base systems, yeah, not quite—but there, as a pilot, you have to put in much more input. And you've done many, many tests on that yourself. How did you even come up with the idea to say, I'm going to start this reserve series? That was already ten years ago. I think in 2012 you released that first film on the reserve issue. What drove you to test something like that back then?

[00:08:24] **Alois Rettenbacher:** In the early days, I asked many pilots whom I respected a lot why they use certain rescue devices. And those were also questions about separation carabiners. And back then, cross canopies didn't really exist yet. There were round canopies and Rogallo. And I got all sorts of different answers that didn't really make sense together. So then I just tried it. And it was within my circle of friends; people filmed along for the analysis. And then we threw them. I then digested those findings, looked at them, and a flight instructor asked me to publish it because she said something like that doesn't exist at all yet. And then I just recorded it and put it on the internet. And yeah, it then had a relatively large reach in the scene, in the German-speaking one.

[00:09:09] If

[00:09:09] **Lucian Haas:** I know that correctly, but back then you hadn't been flying for very long. You weren't an experienced pilot saying, "Watch out, I'm going to deploy the rescue chute now," or anything like that. Instead, you were still relatively at the beginning of your flying career and you still dared to do something like saying, "I'm going to pull a rescue chute over the ground and just land down in the snow." How was that usually, I think, back then?

[00:09:27] **Alois Rettenbacher:** Yeah, exactly. Yeah, there was a bit of naivety involved back then, I have to say. Looking back, I wouldn't do that anymore. But I just assumed certain premises that I later realized weren't actually correct. So I thought, there's lots of snow, there's little wind, there's a big meadow. And if I throw the rescue canopy there, I thought—I had so much trust in the system. But I realized afterwards that I was a bit naive. In retrospect. So I wouldn't do it anymore. With non-steerable rescue canopies at such high altitudes. I realized that certain rescue systems have forward travel. And also the sink rate on round canopies that started to oscillate was extremely high. So I actually wanted to throw a smaller rescue canopy, one that would have gone up to 100 kilos at that point.

[00:10:16] But I already noticed then that the sink rates in an emergency are so high. And in further research, I found out how these sink rates even come about. What are these 5.5 meters? They are calculated at sea level at a certain temperature. And if you know the background or the physics behind it, you know that in an emergency, it involves much more speed, and therefore much more energy. And the risk of injury can also be high. And as you've seen, with one rescuer, I landed on a roof. So I was lucky there. And I wouldn't recommend doing something like that anymore either. And I wouldn't do it myself anymore. For example, I'd still throw a Rogalo or a BASE system over ground. But I would only test unguided rescuers over water.

[00:11:01] And after that, I only did it over water from then on.

[00:11:04] **Lucian Haas:** You just said you pulled it at a relatively high altitude. How high above the ground were you when you said, "Now I'm going to pull the riser," and then you still have plenty of time to gather foam and everything else that's obviously quite useful for a test like this? But if a thing like that drifts away, you can't really say for sure whether you'll still hit the meadow.

[00:11:22] **Alois Rettenbacher:** Exactly. That was from a bit of glide angle off the wing, so I'd have to estimate that now. I'd say I threw it maybe 300, 400 meters above the ground.

[00:11:33] **Lucian Haas:** Then you thought, I'm looking down, oh, I'm landing in the meadow. But then, with this one rescuer—it was either the Independence Evo or the Evo Cross, which is also known, or at least known now, for gliding significantly and thus, in theory, at least on paper, achieving relatively good sink rates. But with that, you ended up landing on your roof.

[00:11:54] **Alois Rettenbacher:** Yes, exactly.

[00:11:55] **Lucian Haas:** Did you actually get into any trouble with the roof owners or anything? No, it was very

[00:11:59] **Alois Rettenbacher:** funny. We still chuckle about it when we meet up. No, that was very, very amusing. I questioned it critically afterwards. I never meant to offend anyone. In that sense, there's still a big question mark regarding rescue devices that move forward when you fly in certain areas, for example, where there are Akro boxes. And Mürren is a good example. Or if you try some maneuver for the first time, my mentor taught me: don't do it over power lines, don't do it over populated areas, do it where, if something happens, you can safely go down. But if you now—I'm just assuming for a moment—have a glide ratio of 1 to 1 and you're 300 meters above ground, then you know that the box down there must be very large. Then you add a bit of wind to that,

[00:12:46] so the canopy is already really huge. And we noticed that subsequently, not just with larger ones, with round canopies, but also with round canopies over the lake, where we pulled across the lake in the middle and almost flew out over the lake in all sorts of directions. And I've also heard stories from safety instructors who said that if something happens during the first maneuvers at high altitude, sometimes people don't land in the water, but it's already happened that they were drifted onto land somewhere. So in that sense, it's interesting. It would be interesting to measure. Above all, it would be interesting because the speed—the 5.5 meters that aren't exceeded by the vertical speed—the horizontal speed also stores energy. And I think you'd have to, I'm no physicist, add it vectorially.

[00:13:35] If I'm coming down at 5.5 meters and flying forward at 5.5 meters, that can have a very positive or negative effect depending on the slope of the terrain. And when it comes to this specific aspect in the military, there are limits in both directions. I don't know why that hasn't been figured out, or maybe it has been by now. I would find it very interesting because, ultimately, what matters is how much kinetic energy you hit the ground with.

[00:14:08] **Lucian Haas:** You could potentially also say, at least a certain small amount of forward motion. And I think in your videos it also came up often that one lands more like gliding backwards. So simply because with a connected glider, such a slight tilt of the gliders—meaning the reserve parachutes—occurs, that you are then pulled more towards the back. And that perhaps a slightly larger forward motion could even facilitate the roll. Because if you come in completely vertically, then you have to be very, well, that somersault the soldiers always do, you have to master that very well in order to catch it accordingly. And if you already have a bit of speed to the side, then you are automatically pulled into a rolling motion, perhaps. That could be seen as an advantage as well.

[00:14:52] **Alois Rettenbacher:** Have you experienced anything like that? Yes, that's an interesting approach. Regarding this, I know from the Austrian military that there are limits for vertical and horizontal speeds, but that assumes the direction of your gaze is forward. And because that favors the roll. So in that sense, if the body position is correct, I believe this thesis holds true. But in reality, if you aren't separated from the glider and you're hanging at the center of gravity on your shoulders, and the main glider pulls and brakes still outside of the center of gravity, it's a logical conclusion that you actually land more towards the back. But how that specifically affects the risk of accidents, I can't judge that.

[00:15:36] What's interesting, as I said, is that the military says the direction of your gaze should be forward.

[00:15:40] **Lucian Haas:** But what's interesting is, when you imagine it, there's actually always this connected situation. Unless you really have separation carabiners and can get rid of the glider. Then there would actually always be a slight tilt of the rescue glider as well. And even with a rescue glider where, in the state of the main glider being separated, it would actually come down vertically in zero wind, it could still end up gliding a bit and coming in at an angle if it's still connected. So you'd actually always have to assume that even a rescue glider movement that appears to be vertical on paper, or twisted equipment, would ultimately always also slightly

[00:16:21] **Alois Rettenbacher:** glide. By the slight shearing motion, do you mean the one basically generated by the main wing? Yes, I could imagine that. I could also. I can't really say much about that because I think you'd have to measure it. And it would be interesting, for example, a question I wrote to the TV. And I don't remember if this LTF even still exists. And it says in there, for example, that rescue canopies, if they have a forward motion by design, actually have to be controllable. And I asked once, how is forward motion actually defined? And I never got an answer. There are still just very many open questions there, where it would be interesting to look into it. But someone would have to try that more often, wouldn't they?

[00:16:58] **Lucian Haas:** Yes, as far as I know, the LTF doesn't even define how forward motion should be measured. So, officially, there is no forward motion, unless the manufacturer says, "My device—like with the Rogallo, where it's clear it has a technically determined forward motion and a structural asymmetry that clearly leads to drift—then it obviously has to be controllable." Otherwise, as a manufacturer, you just say, "No, it's not controllable and is actually built symmetrically." There are certainly some gliders that already have a slight structural asymmetry. You could argue about how that works. But they might have an EN certification where that isn't mentioned. And nowadays, EN and LTF are actually considered equivalent. That gets transferred, and then you say, "Wonderful, you can fly in Germany with an EN-tested rescue canopy just as well as with an LTF-tested one."

[00:17:49] And that resolves this issue. And because, I believe, today only the rescuers are actually tested at Air Turquoise in Switzerland—the DAV, no manufacturer lets them test their rescuers at the DAV anymore, they just say everything runs at Air Turquoise. And they basically do all the EN tests, so that's pretty much settled. As far as I know, the issue is really like this: it's always been brought up, how could we maybe do this, but in the end, it hasn't been fixed in any standard yet how one could measure a certain amount of drift, which is probably quite difficult with wind speeds and all that.

[00:18:26] **Alois Rettenbacher:** Sure, it's difficult, but I can't imagine that in 2022 we don't have the technical capabilities to measure the true airspeed—that is, the relative speed to the air mass, the surrounding air mass, which might itself be in motion—to measure the speed compared to the air mass, compared to the space around itself, in two directions. I find that hard to imagine. Vertical sink rates are determined via a tow and calculated over time, but I once heard of a Swiss designer who was working on testing prototypes that measure both speeds. But I have no idea how far along they are, because at some point, for me, the topic was actually concluded from both a technical and a legal side.

[00:19:12] I am always wrongly cited as an expert. I've simply tried things as an amateur and asked amateurish questions, and that just resonated with a relatively large number of paragliders. But basically, I am a complete layman. Nevertheless, I find the questions that emerged from the self-tests interesting.

[00:19:34] **Lucian Haas:** Back then, in 2012 and also in 2016 when your second video came out, where I believe you tested seven or eight gliders, so rescuers, one after another, over the Ossiacher See and over water. With that, you really sparked some discussions in the scene and also among the experts. And ultimately, especially the discussion around very small rescuers that drift a lot or develop this strong shear position and things like that. A lot of discussion arose in the scene after that. And where the development was heading—that rescuers were getting smaller because they were getting lighter and so on—people suddenly realized, well, maybe you do need more surface area, because otherwise you're really buying yourself disadvantages by hitting the ground much, much harder.

[00:20:20] Did you actually get any feedback back then in your conversations with the experts and others, where you'd say, I spoke with Dani Loritz once or with a Swiss designer and so on? Dani Loritz is Swiss too.

[00:20:32] **Alois Rettenbacher:** I'm Swiss, yes.

[00:20:33] **Lucian Haas:** Did you get any feedback like, "Ah, we really have to take this guy seriously, he's coming to us with questions we don't normally get, but these are really questions we should be addressing"?

[00:20:46] **Alois Rettenbacher:** Those were more like pilots who approached me and said that based on the questions or the video material, they changed their equipment. That was especially in my early days with those ultralight rescuers you just mentioned, where people broke their vertebrae on the rescue gear. I've seen it myself in Werfenwegen, where people came down from the rescue glider even with perfect pilot behavior—preventing sculling, avoiding it—and still broke their cervical spine and things like that. So I believe that, I'd be happy if my videos brought a bit of awareness to the scene there.

[00:21:27] **Lucian Haas:** From all the insights you've gained, is there anything you'd say as three "common sense" points that should definitely be passed on to pilots when buying a rescue canopy—things you'd say, "make sure you pay attention to these"?

[00:21:43] **Alois Rettenbacher:** I believe primarily the size of the rescue device. I think there are two, so I've differentiated between two significant differences in how you can evaluate a rescue glider. One is the safety-relevant aspects: the opening time, how likely the rescue is to foul, how pendulum-stable it is, is it waterproof—meaning, if it has been wetted once, does it still function the same? There are also things like the main line shrinking differently than the outer lines and other aspects. And then there are the relevant sales arguments: weight and price. And I would say, regarding size, bigger is definitely better than smaller. And the second thing, there are many basic insights. If you decide on a Rogallo, for example, I'm in favor of having separation carabiners for the risers and the speed system.

[00:22:31] That's very important to me because otherwise you have potential disadvantages; this system has many advantages, but also disadvantages. No system is perfect; everything has pros and cons. And dealing with all these physical properties and the associated possibilities, like being able to separate, has its pros and cons. That's very important. And even more important, and most importantly, is dealing with the pilot's behavior. So, dealing with this chair flying, Standard Operating Procedures, as they say in aviation. What do I do when? When the rescue parachute is open, even then, what comes next? How important it is to prevent chair settings,

[00:23:14] what do you do if you have a parachute malfunction? Do you have a second parachute with you? And I've seen so many parachute deployments live with us, which by the way, most of them certainly don't show up in any

statistics. That's why I don't trust those statistics, because I'm sure that out of ten parachute deployments that happen with us, nine don't end up in any statistic anywhere. For example, there was one time where someone flew with a battery belt, threw out their first parachute, had a malfunction, and couldn't strike upwards due to the pressure. And they just waited until the parachute opened. And they didn't think about throwing the second one after a certain amount of time. And those are the main indicators. Courage for personal responsibility, thinking about what the advantages and disadvantages of each rescue system are, and most importantly, how do I behave in the situation?

[00:24:01] I believe that's the most important thing. The best rescuer is useless if it's not thrown.

[00:24:06] **Lucian Haas:** Anyway. In all your tests, did you actually ever try what it's like to have two rescuers at once—not at the same time, but like saying, I'm pulling my main rescuer, which is hung from the shoulders, and then I basically increase the surface area by maybe pulling a front rescuer too and saying, wonderful, in addition to the 32 square meters of the main rescuer, I have another small front rescuer that maybe has another 24 square meters. And then in the end, I only reach two meters per second at the bottom. Or maybe the two interfere with each other so much that it's maybe harder or something. Have you ever tested something like that?

[00:24:36] **Alois Rettenbacher:** I asked myself the exact same questions, but I never tested them because I simply didn't have the time. There are still many things that interest me. Tandem canopies, then front containers.

[00:24:46] **Lucian Haas:** Testing a tandem rescue canopy as a tandem, or flying it solo to see what it's like to come down with such a large surface area?

[00:24:52] **Alois Rettenbacher:** In tandem. So, already in a two-person team. To try out what that's like. Can you even get the main glider into the scissors position then, do you have the power for it? Because

[00:25:03] **Lucian Haas:** that's a huge piece of fabric and then you have to reach up, and then it hangs—I mean, the whole spreader is pulled differently when the rescuer pulls on it.

[00:25:10] **Alois Rettenbacher:** Yeah, good question. Then you can try with soft spreaders or with the classic spreaders. So your suggestion is absolutely interesting; we can still try that with so many different combinations. Do you have two cross canopies, do you have a Rogallo and a round canopy, or a Rogallo or those triangular shapes that exist? Well, there are still countless attempts that would be worth looking into. There are people who say, I always just throw in two as a rule, but what that's like in reality—all very good questions that I don't have the answers to.

[00:25:46] **Lucian Haas:** When did you fly your last rescue test?

[00:25:50] **Alois Rettenbacher:** I do that regularly with the base system, but I think in the winter.

[00:25:55] **Lucian Haas:** Just for fun, you pull it and... Yeah,

[00:25:59] **Alois Rettenbacher:** So I just want to do it two or three times a year, and it's always a big challenge because it's such an ordeal—this freefall. With a Rogallo, if I were to throw it, I wouldn't have that much tension, but doing it with the BASE system is just that hurdle of letting go. It took me a very long time to even cope with the thought of having a component in the harness as another potential source of error if something were to happen. So, for the first few months, I didn't touch it at all. I got this BASE system from Thermik magazine back when it was still new, and I didn't dare for a long time. We first had to look at it closely—how does it actually work, do I have a source of error there? Just to stay in practice, and it's also a kind of mindfulness exercise, because it's always such a great feeling to fly out and you think to yourself, am I really doing this now?

[00:26:48] Why do I do that? But I think, to have trust in the gear and trust in the way it functions, I find that incredibly important because it simply brings a certain routine, which then potentially leads to, in an emergency, if I have an opening—for example, if the Base glider is open—then I might still be able to go into a backfly or dodge quickly, or simply get to maneuvering much faster. For example, during my first Rogallo test, it took me forever to separate and even get to the point of controlling it. And subsequently, once you have that schema down, now I do this, and then when the glider is open, it all goes much faster because it moves into muscle memory.

[00:27:29] **Lucian Haas:** At what altitude do you deploy your Base system? Because you mentioned earlier that during the first rescue tests, you were basically too high. Does that not matter with the Base system because you say it's controllable, or do you also do it relatively low so that your glider, which then separates automatically, can still land somewhere on the next meadow, I mean your main glider? Exactly.

[00:27:47] **Alois Rettenbacher:** So I'm not quite as high, because the release height is very low with the BASE system, and I have a lot of confidence in that. If you look at how many BASE openings there are, and especially with these tailgates that are installed, there are almost no more sources of interference. So I just have a lot of confidence in it, and I just make sure that the wind is still, that there are no other paragliders in the air, and then I pick a meadow and go back up 200-300 meters.

[00:28:10] **Lucian Haas:** But Base-system means Akro harness.

[00:28:13] **Alois Rettenbacher:** Yes, exactly.

[00:28:14] **Lucian Haas:** When you go cross-country flying normally, you probably don't do that with your Akro harness. No, there

[00:28:18] **Alois Rettenbacher:** I have two where the wave goes, and I have a timer in there, and I also have a release carabiner and a Quick-Head in there—those are the release systems for speed. So that's my normal gear, the one I prefer to fly with.

[00:28:35] **Lucian Haas:** And do you have a second rescuer, like in the front of the cockpit? No, there

[00:28:38] **Alois Rettenbacher:** I don't have one.

[00:28:39] **Lucian Haas:** If you could have your way, would you actually want there to be base rescue systems for those cross-country flight devices too? Like lying harnesses with an integrated base system?

[00:28:51] **Alois Rettenbacher:** Yes, that would be interesting.

[00:28:54] **Lucian Haas:** And why do you think no manufacturer has brought that to market yet?

[00:28:57] **Alois Rettenbacher:** I don't know. We just had a manufacturer two weeks ago, a new one, that had a base system and there was a false deployment. A seam wasn't sewn properly and during the cranking, the pilot detached from a riser. I think base systems in general are a major source of error. It's a three-ring system, usually in the harnesses that are installed, where there have already been certain compatibility issues in the past with some manufacturers. And I can imagine that cross-country pilots, in contrast to Akropiloten, are tuned a bit differently when it comes to rescues. And I think this psychological,

[00:29:38] that huge hurdle of just flying with a harness like that, where you have this possibility of separating, and that's also a potential source of error.

[00:29:47] I could imagine that's the reason. Maybe another reason is that the harnesses would become incredibly expensive. Even more expensive than they already are. And then, how do you release them? I once had the idea that it would be cool to have a system that could be installed compatibly into any harness, where instead of the main carabiners you have special carabiners, and the glider is inside the front container at the front. Possibly even single-skin, or there are very light ones too. Then you have your front container, which would inevitably be heavier than a normal front container, where you detach from your glider and over a static line that would then be pulled. Then there's the question again: are you risking injury to the face? Maybe the question would be, what about the root at the back? So it would certainly be a very complicated harness, but as a basic concept,

[00:30:34] if you could actually implement that,

[00:30:38] if you are reliable against the sources of error that you always have, when you have technical possibilities, then I would like to have a harness like that.

[00:30:46] **Lucian Haas:** But the idea of maybe constructing something like that yourself, I find that so interesting—you'd be putting yourself out there, just like you've been getting into those rescue videos, but you're not quite there yet.

[00:30:56] **Alois Rettenbacher:** Well, I asked a designer in Switzerland, and he said they supposedly did it for a few test pilots, but they would never do it if someone just came along and said, let's make something like that. Those wouldn't be experience stories, and otherwise, I also heard of another designer who supposedly made something like that, but I haven't heard anything more about it, and I don't see myself as being called to invent something like that, because there are smarter people or there would have to be some kind of rigger who also has a lot of experience, a harness builder who maybe has a lot of experience with jumps, that would certainly be a very interesting thing. The legal side is another matter entirely, because I believe it was actually approved for the Ritter below, for the standard rescuer, and a real expert once explained to me that it's also very legally questionable to separate, so these base systems, that it's actually not allowed by definition.

[00:31:55] **Lucian Haas:** So, in the airspace, you're not actually allowed to drop anything? Probably not. I mean, you're separating from your aircraft—at least from one of them—and then you continue flying with the other one.

[00:32:04] **Alois Rettenbacher:** But a glider also has an emergency exit.

[00:32:09] Because actually, it's about doing the best possible thing when it comes to safety. And I believe that if you're really in a dangerous situation, the primary thing is getting out of it, and not what the legal situation is. The legal situation should follow the safety aspect and not be prevented by the safety aspect because of how the legal situation is.

[00:32:29] **Lucian Haas:** One of the difficulties with a rescue throw, or generally with the whole rescue issue, is also getting the rescuer out in the first place. I mean, you've probably always worked with a standard harness where you did all your tests and where it probably just worked well for you. Do you still have any tips from that, or did you go through a learning curve on how to best pull and throw a rescuer out of their harness? We

[00:32:53] **Alois Rettenbacher:** we've tried it. There are these theories about targeted throwing and all those aspects. Personally, I don't buy into any of that. But that doesn't mean I know better. Because I believe that as soon as this shock situation occurs, I don't trust myself to verify, for example, right now—this is very difficult—what the situation looks like. In a normal case, if there's no collision, I've memorized my rescue grip and I want to throw it over the horizon in one go with as much energy as possible. It's targeted throwing. I've tried it and we've tried it.

[00:33:32] and usually you have the rescue handle and then you have this connecting line to the rescue device. And if that's swirling around like that, trying to get some kind of whip effect on it, I find that incredibly difficult. So personally, I've come to the conclusion that if I throw my standard Rogalo in the prone harness, I reach down and throw it over the horizon in one go with all my energy. The other things, like targeted leg throws or something, I would have had to see someone do that first, but I can't imagine that it works.

[00:34:03] **Lucian Haas:** I mean, a targeted leg throw is, at the end of the day, even in theory, only really useful during rotation movements similar to a "satt" where you say, okay, there's my glider, and I should actually throw my rescuer as far as possible in the exact opposite direction, so that it doesn't just hang stupidly down there and can't open at all because there's no pull on it.

[00:34:23] **Alois Rettenbacher:** That would be a cool challenge for young pilots or for pilots who are interested in that sort of thing,

[00:34:32] for example, one from Paul Taggart, who threw a rescuer into the lines as a conscious act, and that would be really cool to try over the sea with a life jacket and a boat. To initiate it and then try it out once. Try the different constellations with longer, shorter lines, a leg throw, or whether the energy of a targeted throw with one pull is sufficient, because the pivot point is then between the glider and the pilot, so that the energy is enough to throw it over, and that the probability of having a rescuer fall is low. Or is that not even possible? Those would all be things we should try out, make videos of, and put on the internet, because I believe we can all learn from each other.

[00:35:13] **Lucian Haas:** There are systems, at least in development, where you could say, simplified, I just have to press a button or pull a small handle, and then there's a CO2 cartridge in my rescue compartment, similar to airbag systems, but without the explosive part; it's really just the gas that expands it and

[00:35:32] **Alois Rettenbacher:** then it will be

[00:35:32] **Lucian Haas:** the rescuer just shot out of the rescue compartment with a lot of momentum. Would you find something like that interesting?

[00:35:41] **Alois Rettenbacher:** Sure, that's also interesting. The question I ask myself is, all of this already exists. With office equipment, with compressors, and air-water mixtures. Can you still transport that in the cabin? Can you transport it in the car? How many accidents are there because you're sitting in the car and the thing goes off? Does one person pull it out alone or what? It pulls somewhere, and those are all questions like, what does it provide and what is the risk of injury? Just like hydraulic spreaders, they provide something, but I also have the risk of misuse. If I'm lying in the snow in winter, for example, and I have a light layer of ice on top, it could be that if you don't lock these red cutters, you might get an accidental opening. I've seen that myself once. There was one guy who lost both of them shortly after starting, but that was at a height of 1 meter.

[00:36:28] He got lucky. The question with all these things is which features—which positive features—a system brings, and what the potential downsides are for consideration. I think it's interesting in every direction, technically.

[00:36:42] **Lucian Haas:** Even if you're not the absolute—or what does absolute mean—not the expert, but I'm the layman who has read up a lot and tried a lot of things. Maybe we can briefly go through the typical rescue systems and you can give me your assessment as a layman, not speaking for everyone. Where you say, yeah, I already have an opinion on that. Just the various designs we have. Let's start with the very conventional one, the round canopy. What would you say about that? Is it still sensible to buy a round canopy today? Or would you always say, no, that

[00:37:15] **Alois Rettenbacher:** is actually outdated? I've seen so many round canopies that swing or don't swing, sometimes they swing and sometimes they don't. So, personally, I wouldn't take one. But that doesn't mean there probably aren't some really good designs out there, but I can't start with those, or maybe what did I decide on? So, I consciously decided on Rogallo, for the Bass system, and for the front rescuer and the secondary rescuer in the Bass system, I have these triangular shapes from Dani Lorenz. X2 and the steerable one, I think it's called Triangle.

[00:37:50] **Lucian Haas:** And do you have those built into the various harnesses? Or is that what you would use?

[00:37:56] **Alois Rettenbacher:** Exactly. Based on the experience I've personally had—which doesn't mean that having more experience would change it, but based on my current level of knowledge—I chose these systems. So

[00:38:07] **Lucian Haas:** first, no round canopy, but some kind of square canopy then. And then there would be the classic cross canopies or then the possible triangular canopies, either in a classic design so that you can go straight down or a triangular canopy, which would be the Rogallo system, where you have a built-in forward motion that you can also control.

[00:38:30] **Alois Rettenbacher:** So I don't have these cross canopies at all, or not at all anymore,

[00:38:35] because I just don't find it very appealing. And I tried out this X2, this triangular shape from Dani Loritz, and I tried to measure with my own means whether it has forward speed or not. And I didn't do anything else; I hung a piece of light barrier tape somewhere on the riser and then watched how I came down. If it goes steeply upwards, similar to a smoke trail, then on the map it shows that I'm going vertically down, and if it's at 45 degrees to the lines, then I have forward speed. And I had good confidence that the pendulum was stable and that I didn't have forward speed. And for this reason, I chose that one, and even then there's this upgrade where the risers are different, where you can generate a slight forward speed of about 10-12 km/h if you still have the time to activate it.

[00:39:23] And I simply chose it for the reason that, based on my logic—which might be flawed or incomplete—the potential for shear positions isn't that great. So, if the canopy really doesn't have any forward speed by design. That's, for example, a disadvantage I see with the Rogallo system, which I fly in the streckengurt harness, and for this reason, I

advocate for—or have made the decision for myself—that I only fly this Rogalo system if I can disconnect from the main glider using separation carabiners connected to the speed system. Because I've simply already seen cases in reality where retrieving or deforming the glider was no longer possible. There was just such a long twist on it. And then you couldn't do anything anymore.

[00:40:06] **Lucian Haas:** You just said that cross canopies aren't really your thing. That's a feeling-oriented, emotional story. But why did it stick with you that cross canopies aren't so appealing? Is it because you landed on your roof with a cross canopy and that left you with a bad memory?

[00:40:23] **Alois Rettenbacher:** Maybe so. It's really hard to say. They naturally have lower sink rates and usually everything turns out very well anyway. But I just want to be able to control the forward speed. And now, if I'm going over a large field, for example, and I do some 0850 maneuver where I could go wrong somewhere, I just want to know in advance that I'll also get down there and won't be flying around somewhere with the glide ratio, which nobody knows how much they have because it's not measured. So it's probably more of an emotional story for me. Of course, they are great gliders. They are absolutely pendulum stable. Because of the pendulum effect—I mean those old round canopies that existed—if I remember how cruel the feeling was when you'd pendulum down like that. That was such a bad feeling and there was so much speed associated with it.

[00:41:09] And when you try those shears over water, where I deliberately provoked them, and seven meters—that sounds like so little, but it's so fast. And when you... you always go from, I'm doing this over the lake, but in reality, you're going down somewhere on a ski slope where maybe there's still a snow cannon or something. And you definitely don't want to land on the snow cannon. Exactly. Yes, so it's more of a feeling thing. I just have the feeling that with the Rogalo I don't sink much either. But I can still steer it. And then, if I weigh up the flight characteristics, the physical ones of a Rogalo and a cross canopy, where I'm saying, there might be flight situations or characteristics that are perhaps similar. Maybe the Rogalo glides a bit more. But I still have the features and the option to steer it.

[00:41:54] And I get to about 3.5 to 4 meters at our temperatures and altitude. I just feel like I have more options there. But I also have a big disadvantage, and that's the potential for a shear position. That's something I have to prevent very quickly. And I might not be able to anymore because I don't have the time or the altitude. That means every system has its pros and cons. And you can't just choose whether you need the rescuer at 1,000 meters above ground or 100 meters above ground. That means my Rogalo system can become a disadvantage if it's too close and I simply don't have enough time left to prevent the shear position and separate. That means the factor of luck always remains; I think you always need that with rescue systems anyway.

[00:42:40] And then the question arises: wouldn't a rescue system that doesn't have these disadvantages be more sensible? And everyone has to weigh those questions for themselves. I haven't found a rational path either. For me, it's more of a gut feeling decision as to why I chose what I have.

[00:42:58] **Lucian Haas:** Well, this whole rescue topic—I mean, it's occupied your mind a lot. But for many pilots, it's more of a secondary issue. They might go to flight school, and then the school sells them equipment, saying, "Look, here you have the full kit, and we'll put the rescue pack in for you," and then the students—or finished pilots—hope they'll never have to throw it out themselves, but instead, they might take it to someone to pack, maybe do a packing course, and learn how to do it themselves, and maybe even pack it. But that's the only time I assume I'll actually see the rescue pack, otherwise, I don't want to see it at all. But many people also block that out, and what you're saying, the Standard Operating Procedures—meaning, being conscious of what I actually want to do? I get the impression that many people don't give it much thought.

[00:43:43] How could you achieve that among pilots, so that much more is talked about, or practiced, and even mentally trained in that direction?

[00:43:51] **Alois Rettenbacher:** You could, for example, modify the training so that for the cross-country license—or depending on which country you're in. We call it something else here, you have A-B licenses, or it's called something else where you are. You could introduce it, for example, so that a mandatory SIV training is included with rescue throws during the training. That could be done at the legal level. Or you can appeal to personal responsibility. Basically, these

are all competent, adult people who are flying. And if they don't want to think about things like that, then it's their problem anyway. The training in general, compared to, say, Falschem, I'd say it's very meager. I was once at a Falschem jump site and saw someone being checked who hadn't jumped for a long time.

[00:44:38] They were shown images and he had to immediately show what his standard operating procedures look like. That surprised me very much, or rather, impressed me very positively. And I'd be interested, for example, in asking people at the launch site, "Can I take a look at your harness and check if the reserve actually comes out?" I was once there live in Switzerland, for example, where someone crashed and tried in vain to deploy both reserves. Both splints were still metallic, so rusted that the rust had bonded the splint to the loop that it was technically no longer possible to deploy the reserves. And everyone knows those stories about reserve packers where zip ties are inside, Allen keys are still inside, reserves are inside wrapped in plastic. So you called it half-hearted, and that's absolutely right.

[00:45:26] **Lucian Haas:** I also know the example of a pilot who arrived at the SIV training; there, it had to be pulled out, yes, once there, so not pulled out in the air, but still during the preparation, to see that there's a rescuer inside and it comes out and so on, and then they pack it back in. And then he wanted to pull it and couldn't get it out, couldn't get it out, and then they looked and saw he had put a very small safety pin in there, based on the assumption that he could just easily pull it out because it's so small and fragile, because he said, yes, it has happened to me more often that the rescuer compartment opened on its own, that always bothered him because then he couldn't assemble it exactly right himself, and then everyone just put their hands over their heads and slammed them together. Did you ever try it at all after you did it, to see if it comes out or not? He didn't, no, it only really became apparent during the SIV training.

[00:46:16] But if he had encountered that in the air, in an emergency situation, it would have been fatal, and it probably would have ended badly for the poor guy.

[00:46:24] **Alois Rettenbacher:** Someone listening to this might come to the conclusion, "I'm going to go over the water as part of an SIV training," or "I'll ask at an existing SIV training, 'Hey, I'd like to go down with a rescuer once,'" because it builds a lot of sympathy. So, this is our friend, you don't need to be afraid of him, because then you don't even have to think about it. And this is our potential life-saver, so you should think about that because you first mentioned what the main arguments are. Are 200 grams really a deciding factor for me? Do I really need a rescuer that weighs 910 grams instead of 1100 grams? That's 0.2 liters, which you might be able to take off, or take in less water, or if you know what it feels like on a small rescuer, even getting down over the water, and you've experienced that once during SIV training, then you swap. I've heard very often from friends who did that, "I swapped my rescuer immediately."

[00:47:16] So just try it out once, get a feel for our potential lifesaver, and that simply builds trust. And do it under the safest possible conditions—life jacket, lake, on the radio, with a boat—not much could happen, just give it a try.

[00:47:32] **Lucian Haas:** One thing that I think is also described in your first video, but which pilots generally don't talk about much, is something like, I'd say, keeping your eyes open when buying a rescue device, specifically regarding the suspension of the rescuer. How do you hang in the harness when you're hanging on the rescuer? It's the shoulder suspension, but when you're hanging in the harness, it pulls the harness up really high at the back, and sometimes you hang in a very, very uncomfortable position, or in some cases, you're actually caught in a certain way in the harness. Sometimes, I think you've experienced this too, you can't lift your head properly because the harness might be pressing against the helmet at the back, or you have a helmet with a spoiler on the back because people say it's aerodynamic, but during a rescue throw, if it pulls up at the back, it pushes the helmet down so much that you can't see anything anymore because it's basically pushed in front of your eyes—so I've heard stories like that before.

[00:48:21] When you were buying your harnesses, did you pay attention to something like that beforehand, like saying, "Look, I'm buying your harness, but I want to put a simulator in here, pull on the rescue line at the back, and I want to see how I hang in there"?

[00:48:34] **Alois Rettenbacher:** So, I've always done the compatibility check, for example, I've received the rescue handles now, and I've tried them out in practice, and there are already huge differences. The one where the shaft is great, the Advance Lightness one I have in my head was great, because of these factors—even if you already know, for example, when these seat belts cut in and it hurts between your legs, it simply prevents you from making further

reactions because you primarily feel the pain or the helmet is pressing on you, just as you described it, it's distracting. So that would also be—I once wrote to a harness manufacturer that I think it's absolutely great, that was the Advance one, that the harness is so comfortable during a rescue and because it really makes sense, and then I realized, I don't know if it's a conscious choice, if they deliberately implement that into the design, but I think it's incredibly important, these clips that are there, they've sometimes worked for me like that, so that

[00:49:30] ...puts you into additional fear and stress, which you don't need at all. So, I think these are things that are very easy to fix. There was also that Englishman who did those nice tests with the rescue handles—I think it's incredibly great when people do stuff like that and when designers then adopt it. For example, what was the statement that the rescue handle actually stays on every harness?

[00:49:50] **Lucian Haas:** He should sit as low on the hip as possible, because you automatically grab the hip, like reaching for a revolver, a Colt, or whatever—I don't know if that's hardwired into humans, but you say, okay, I'll fit there, and he should sit there if possible, not much further forward on the leg, because you don't automatically reach there; you'll naturally search for the hip first, and then you've already lost five seconds, which in a rescue throw very close to a slope or something like that can often be decisive, or just create additional stress, which might then be missing when it comes to exerting the necessary force. You just mentioned the clips, just so people can imagine it, it's about these—like on a backpack—chest buckles you have in the front so the shoulder straps don't slide down, and maybe as a tip for people who have a harness, where you can adjust them in terms of height—on some, especially Woody Valley, I think they're even relatively sewn shut now, deliberately for the reason that you can't push them up that far, so that during a rescue throw it doesn't really slide up under your chin and actually work, as you yourself said, but that you yourself pay attention to reaching as low as possible on your harness, I mean, attaching it or

[00:50:58] to push it up, so that when you're hanging at the back on these rescue lines, it doesn't actually pull up that high, right up under your neck.

[00:51:07] And for that, that's one thing, I'm always surprised—there are so many clubs that do what's called rescue training, and they always do rescue training where they just throw the rescuer out. But I haven't experienced any rescue training, or seen it done in any clubs, where rescue training includes, "Hey, look, we're going to hang you on your rescue lines in your harness just to let you feel what it's like to be hanging on the rescuer." Just from the hanging situation, so that you can notice something like, "Oh, my chest strap is probably way too high," or "Ah, this is cutting into my legs or between my legs, so this harness is pretty poorly designed in that spot, maybe a different one would be better." So, I'm missing that opportunity for the pilot to gain some insight through their own physical sensation.

[00:51:57] Do you guys do anything like that over here?

[00:51:59] **Alois Rettenbacher:** I mean, I need it, but I've done it with friends too, but how great would it be if people who have heard this smart idea actually put it into practice and do it once during the rescue training. Because usually, they wait in line until it's their turn, and then you could set up a second structure where exactly that is tried out. So, I think that's a very clever idea.

[00:52:16] **Lucian Haas:** Yeah, there are many rescue trainings, at least in our area, they always take place in gymnasiums. And in most gymnasiums, if they also do gymnastics, there are, for example, pommel horses or something like that. And if you set up the pommel horse, you can basically throw the rescue line over the back, then have two people pull the person in front up from behind, and the person in front just hangs there; they only have to hang five centimeters above the ground, just so they can first feel and see how the harness pulls up against the body. However, I think I've only seen someone try that once, and it wasn't even an official rescue training. But I haven't seen it being done regularly like that. In the videos you've made, you also made a video, I think it's even two and a half hours long or something, where you interviewed a whole series of experts—safety, safety trainers, but also rescue construction experts, like Dani Loritz,

[00:53:04] and, ah, what's his name again from High Adventure?

[00:53:07] **Alois Rettenbacher:** U.S. Hari.

[00:53:08] **Lucian Haas:** Exactly, I've actually had U.S. Hari on my podcast too; there's a podcast called Der Rettertester where I had U.S. Hari on, and he talked a lot about his development as a rescuer. From those conversations with the experts you had there, did you get the impression that they even contradict each other in some ways? Like, are there perhaps different philosophies or ideas about what the ideal rescuer would be or the ideal form of a rescue operation?

[00:53:34] **Alois Rettenbacher:** I was once part of a panel discussion and noticed that it gets very personal, and there are very many

[00:53:41] disagreements, which aren't really argued out in an argumentative way, but rather based on opinions or sympathies. I don't think anything specific comes to mind right now. I probably learned more from it and generated even more questions. But nothing striking or big stands out to me where I'd say, the

[00:53:59] **Lucian Haas:** contradict each other. And in that 2016 video, where I think you tested seven different rescues over your lake, Lake Ossiacher See—you did that with Nico from the Salzburg flight school, I believe—at the end you announced that you wanted to make another video, a different format, and you called it Race to the Ground. But I don't think I've ever seen that video. Did I miss something? Did you do it, and what was it about?

[00:54:23] **Alois Rettenbacher:** We did do that, yes. We had three rescuers of the same design. Those were the Companion and the SQR, and we made sure we all weighed the same and tried to determine the sink rate, perfect pilot behavior—so, the sculling position, separating the glider and the main glider, and deliberately provoked sculling—and we wanted to see how different that was. It went a bit sideways because we lost one of the buoys from one of the pilots. I flew out with an old glider and thought I wouldn't even make it across the lake properly. So, you could already derive a few things, generate more data. And we pre-measured how the sink rate varies for the two. So, I think I provoked the sculling position.

[00:55:08] and Nico, I think,

[00:55:12] deformed the main canopy over the brakes as well as possible. And we looked at how the sink rates vary. I don't know them by heart anymore, though.

[00:55:18] **Lucian Haas:** Is that online? I couldn't find it myself. I think so, yeah. Yeah, then you might have to look a bit harder. If I find it or you find it, I'll definitely add the link to the show notes for that episode. I

[00:55:30] **Alois Rettenbacher:** I think I have a list, a playlist, where they're all listed. From the first to the last test. Okay. I have to check that again. One more thing occurred to me that would be very important. Yeah, great. I've probably forgotten a few. Specifically, a knife. I would definitely carry one. You don't have to think of James Bond scenarios right away. But I've heard stories of people who lost their legs. They had a line around their thigh during a tree line and weren't able to get it off. And they lost their leg because of that. Because the blood was cut off for half an hour or an hour or something like that. And that's such a stupid thing. And a small line cutter knife, I think that would always make sense.

[00:56:10] **Lucian Haas:** There are more and more harness manufacturers nowadays who are moving towards automatically including a small knife from the start, or having it attached to the cockpit or something like that. Those are definitely absolutely sensible solutions. Now, I also just remembered something I wanted to ask. Because you said, yeah, I tried to provoke the scissors position or the other person did it with the brakes. Out of all the tests you've done and also the tips you've received and certainly tried out again, what would you most likely recommend to the pilot today? What's the best way to deactivate your glider—meaning your main glider—so that it interferes as little as possible with the rescue glider?

[00:56:53] **Alois Rettenbacher:** Personally, with the Rogalo, the question of how to separate them doesn't really arise. If it happens in a controlled way, I would let the glider out just before landing, because due to the lack of braking action from the main glider, you have less sink. That's with the Rogalo. Now, if it's a glider where you can constructively pull for a B-Stall and that's possible, I found that to be the most sympathetic way, because it's doable with one hand and you still have your second hand free. Of course, that's only theory if it's possible. There are gliders where that's no longer

possible at all. If B-gliders are now two-liners, then I believe it can only be done via the brakes anyway. And I personally didn't find the "reinholen" very sympathetic. I only did it once and it cut it off because

[00:57:39] when you're moving through the airspace at that speed, you have to pull in those 22, 25 square meters.

[00:57:47] **Lucian Haas:** That's a really long streamer hanging there and you're trying to reel it in, and that's the

[00:57:52] **Alois Rettenbacher:** ...real power you probably need. And that doesn't really work like that, I don't really like it either. So, what I like best, for example with my Delta that I fly, is that it works great with the Pestol. And with the M7, I have the Rogalo in there with the separation carabiner anyway; there, I would separate, but still hold the brakes in one hand, for example, or hold the Rogalo and then try to let go in a controlled way. And with the last two or three Rogalos I threw, that always worked well. I tried landing in a connected state once, that worked well too. That of course assumes perfect laboratory conditions again.

[00:58:29] **Lucian Haas:** Have you ever tried one-sided separation, where it just kind of flops down like a flag? Yes,

[00:58:36] **Alois Rettenbacher:** already. But it also just stopped in front of me and I immediately detached the second side. I can't say anything about that. What I think is still a bit of a danger if you detach it unilaterally are the counterpieces of the quick links. I've also seen live that if they... they'll hit you in the face in the worst case, probably, right? Or they get stuck in the Rogalo. I have videos where people threw them and didn't throw them away in a controlled manner. This cargo with the metal parts is a huge source of error, that they get caught up in the Rogalo at the top by the lines. If that happens asymmetrically, you get a spin on it, so it rotates and all controllability is gone. So that has to work in a controlled way too. Those are all the aspects you should master when you have technical features like quick links.

[00:59:22] ...which can be a huge advantage in an emergency, but of course, it also comes with its own disadvantages.

[00:59:30] **Lucian Haas:** Let's put the reserve-parachute topic aside for now. We're already quite far into the recording. So, a completely different topic, just to talk about something nice. I saw that you also have a special, different project. It's called Grenzenlos Fliegen, which you co-initiated. What is it about?

[00:59:50] **Alois Rettenbacher:** Grenzenlos Fliegen is a project where we give people who have a hard time in life the gift of being able to fly. So, actually flying. These are children and adults. There are mental and physical disabilities. From paraplegics to people who are already in palliative care, who might still have a wish or want to go flying. And the basic idea came from a friend of mine. The basic idea is simply that we are so aware of how privileged we are to be able to paraglide. That is one of humanity's oldest dreams. So many factors have to align for you to be able to do that. You have to be able to afford it. You have to be healthy. In other countries, that's not possible at all. That means, just the factors that affect us, that make this possible for us at all, we are very privileged from a global perspective.

[01:00:42] In our Western world, in Central Europe, basic needs on a material level are really very well covered. If you have a problem now, if you're confronted with a serious illness, medicine can't do everything, but it can do a lot in our region. We wanted to give these people something with this Grenzenlos-Fliegen project that you can't buy with money. Joy of life and gratitude. There were some incredibly beautiful moments where there was also incredibly beautiful feedback. Like, when people say over and over again, "Whenever I'm feeling down, I watch that and I'm reminded of that beautiful moment." So, that is the attempt to share our joy of life, our awareness, with people who don't have the prerequisites.

[01:01:26] **Lucian Haas:** Is it still running, or did you do it for a while? And did it just fizzle out, or are you still doing it now?

[01:01:31] **Alois Rettenbacher:** It's still running, but we stopped putting the videos online because we were always using people's favorite music, which is already a good starting point. If you have memories wrapped up in your favorite music, we put those online and then there were problems with licenses and stuff like that. Now they just get the videos as they are, and the whole thing is actually based on volunteers, so nobody earns anything for it. It happens free of charge, and we've actually hit our capacity limits by now.

[01:02:02] **Lucian Haas:** How do people find you? Do they find you online and say, "Hey, I'm going to give you a call, I have a disabled person or someone with cancer or something else"? Like, they'd like to fly, or how do you guys connect?

[01:02:17] **Alois Rettenbacher:** There's a website called grenzenlosfliegen.net and yeah, people might hear about that, and it's settled into a routine where people, yeah, people get in touch by phone or on the internet, write us an email, and then we see if it's possible. Of course, we've started certain

[01:02:37] sorting through that, for example, cross-sections and paralysis, or a certain weight range—it just gets very complicated to start with. You then need experienced launch assistants, and that makes it very difficult. So, we do what is possible, and what isn't possible, we unfortunately can't do. And if there are too many requests, then we can't do it either. But we try our best.

[01:02:58] **Lucian Haas:** Do you have any of the most beautiful moments that you've taken away from that for yourself?

[01:03:03] **Alois Rettenbacher:** The awareness of how positive people are, in places where you actually wonder why they still want to live or why they endure it—I mean, sometimes you see fates where you ask yourself, how can they just, how can they possibly bear that? And then you start thinking a bit, are my problems really relevant? And this courage to live from these people, being able to see and experience that, it's beautiful.

[01:03:27] **Lucian Haas:** After flights like that, when you fly yourself again—when you fly alone—do you fly differently? Do you maybe perceive it differently then, and where you really say, this is a privilege I have, that in that moment you also say, wow, now I'm really taken back to saying that what I have here is truly a privilege. Right, yeah.

[01:03:45] **Alois Rettenbacher:** And most of the flights, I have to say right away, I don't do at all—I do very few flights. Most of the flights are done by my mentor, Chris. He also has the most experience; he's been flying forever, and there are hardly any pilots with more flight experience than him. Chris what? Chris Reiniger, he does most of the flights. So I'm actually only... at the beginning, I did some administrative stuff, helped with starts, or I did a few flights myself, but due to time constraints—that takes so much time, and he really takes the time, it can take hours sometimes. Like, if the start wind doesn't fit, it might have fit, but everything has to be right. So in that sense, I'm there—it's actually his project, and I'm allowed to be part of it.

[01:04:29] **Lucian Haas:** Now you live here at Bischling, right next to the railway, you can go straight up, anytime, so to speak, basically go flying. Do you also see that as a huge privilege?

[01:04:38] **Alois Rettenbacher:** Incredible, yes.

[01:04:40] **Lucian Haas:** What is the best thing about Bischling for you?

[01:04:43] **Alois Rettenbacher:** For me, the best thing about the Bischling is that my playground is the same in summer as it is in winter. Paragliding, skiing, cycling, the compactness of the infrastructure, the protection from the wind. When I compare it to other flying sites where you have to drive up somewhere, you still have your car at the top, and then there's that simplicity.

[01:05:02] The soaring, the distance potential, the Tennegebirge, the small, beautiful routes, the view, the panorama. I believe that in its compactness, the Bischling is the best flying area, or one of the best flying areas in the world.

[01:05:16] **Lucian Haas:** Now you live here, so you grew up here too, but you only started flying 12 years ago. Today you're 37, so you were 25 back then. Why, even though you probably saw paragliders as a child or during your youth, did you only get into it so much later, or relatively late?

[01:05:36] **Alois Rettenbacher:** I was always abroad at the time, or traveling abroad a lot, so I didn't really have the opportunity. And I always wanted to do soaring. As a child, I already did glider construction, so model building. I was always fascinated by how an airplane flies. A glider would still be the ultimate discipline of flying for me.

[01:05:59] I find that simply beautiful. The shape and the aesthetics, and the performance, it's so impressive. And then at 16, I went to the gliding field. I wanted to start flying. And I immediately picked up on the radio communication what kind of orthodox...

[01:06:14] structure is. And then I said, I'll just stick to model flying. I'll leave that. And for me, paragliding was never an option because simply controlling it over all axes, that just fascinated me so much. So when you have a model plane on the slope, when you soar and play and do stuff, it's just so elegant. And I always felt that with a paraglider, you can basically only brake left and right. And I never really liked that.

[01:06:37] **Lucian Haas:** But you've probably also constantly seen Akropiloten here who can even fly maneuvers that you can't even fly with a glider in that form. Yeah, that's true, yeah.

[01:06:46] **Alois Rettenbacher:** But at that time, my priorities were just different; it was more important for me to be abroad. And it was more important for me to get away from Austria for a while. So in that sense, it fit perfectly. I'm glad I started then. And what

[01:07:02] **Lucian Haas:** what does flying give you today?

[01:07:06] **Alois Rettenbacher:** Flying is simply beautiful on every level. And so many levels come into play. The mindfulness, the confrontation with oneself,

[01:07:17] the euphoria, the respect, the humility. If you fly around somewhere, for example, like in Switzerland in the spring, at around 3,000 meters, you still feel so tiny because the mountains are so big. Or you fly over the Tennengebirge once and it's just so

[01:07:34] powerful. And the shift in perspective. You see the structures in one place, and when you're on the ground, you know: that's the political structure, that's how the systems work, that's how corruption works, that's how the cliques work. When you see that from above, it's just such a shift in perspective, which I find incredibly fascinating. And yes, it's like a school of life. For example, combined with the rescue tests. So, an episode that I might put into a question now, or where I ask you specifically, or maybe a listener if they know the answer to it. I did a test once with a BASE system, and first I did a T-bag where I detached, and then I flew the maneuvers I'm able to fly. And then, in a dynamic situation during a maneuver, I detached the BASE system.

[01:08:24] And that was all now a change in the laboratory conditions, where I had deployed rescue gliders before. That means there was already a certain amount of tension. First, flying out the lower part, releasing it, flying the maneuvers, then releasing it again in the dynamics, and then something completely fascinating happened to me. I noticed during the separation process that something was separating asymmetrically. I thought the three-ring system had released on the right but not on the left. And I immediately thought to myself, I'm going to grab the riser with my left hand and shake it out, because something got jammed there. I did that too, and I was very proud, I really have to say, that I still had the mental capacity to do that in this situation.

[01:09:09] And looking back at the video, I noticed the situation was completely different. Actually, out of fear—so that was a fearful stance—I held onto the riser, which maybe delayed the release time by about 0.2 seconds, so minimally. But in that short time, my cognitive perception was: I have a problem, the three-ring system hasn't released, the solution is I grab the riser now and shake it loose. And I was under the impression that I had done that. In reality, I held on subconsciously because probably some substances were already circulating in my body, so my brain wasn't functioning properly anymore. And the fact that my cognitive perception or my consciousness tricked me like that in that moment, it makes me ask myself questions like, who am I actually?

[01:09:55] And what happens to me? And how often has it perhaps already happened that I believed I had handled a situation well, when in reality, it just happened to me. And I find these phenomena of the psyche so interesting, and then you can research how that works. That would actually be my next project, what's still pending. I met a military pilot who is also a paraglider and a psychologist, who have put a lot of thought into these "human factors" in military aviation, I believe they call them, and I find that simply fascinating. And those are the gifts you get from paragliding. If you are truly, if you are consciously in the now—and I think you can have that while fishing, or cycling, or whatever sport—but

paragliding in that sense, those are the gifts.

[01:10:42] You learn so much, also about yourself, and that you maybe don't take yourself so seriously, because the identification with who you are—simply based on the fact that perception is influenced by external factors, that the psyche lies to you—what does that say, for example, about interpersonal interaction? We sit there, we have a conversation, we

[01:11:04] **Lucian Haas:** live in that

[01:11:04] **Alois Rettenbacher:** universe, and you live in yours. So these are all such fascinating factors.

[01:11:10] **Lucian Haas:** But that also requires

[01:11:13] ...a lot of self-reflection beforehand. Or at least some reflection first; you used this video to reflect on the situation at all, just to notice, okay, I reacted differently than I actually thought I would, or my motivation was different from what I thought I was actually doing in that moment.

[01:11:32] And this form of self-reflection, do you think many paragliders have that? I have no idea.

[01:11:40] I'd stop saying "I have no idea" here. People, just think for yourselves about how much you reflect on the things you do up there, or don't do, or think you did, and what you might be able to learn from that. Alois, thanks for the talk.

[01:11:58] **Alois Rettenbacher:** Thank you for the interview, thanks.

[01:12:04] **Lucian Haas:** If you enjoyed the rescue talk with Alois Rettenbacher, then please recommend the podcast to your flying friends. I think it makes sense for the entire paragliding community to engage more deeply with this topic. In the show notes on the paragliding blog Lu-Glidz, I've put together some helpful links. These include Alois's videos on the rescue issue, but also an entire series of posts from the Lu-Glidz archive. Under the "Rescue Knowledge" section, it summarizes what you should know about the design, recommended size, sink rates, opening time, durability, etc., of emergency gliders. You can find Lu-Glidz online at www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz is written as Lu-Glidz.

[01:12:51] By the way, Lu-Glidz and Podz-Glidz are completely ad-free and have no paywall. In order for me to continue running both offerings so professionally and independently, I rely on your help. Research, editing, recording, cutting, hosting, and much more all need to be financed somehow. I would be very happy if you would make a contribution as a supporter. You can choose the amount of your contribution completely freely. Give as much as you think is right, or what such an offer is worth to you. It can be a one-time payment or a recurring standing order. For everyone who is unsure what amount might be appropriate, I have a completely non-binding suggestion. How about 1 Euro per podcast episode and 2 Euros per reading month on Lu-Glidz?

[01:13:42] Even added together, that's still cheaper than the subscription fees of a classic magazine. Of course, you're welcome to listen to a few episodes first and read Lu-Glidz over the months before making a lump-sum contribution later. Payments are very easy via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glidz, specifically on the Support page. Until next time! Ciao!

Français

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

Show notes

Alois Rettenbacher a déjà testé lui-même de nombreux différents Rettungsschirme. Qu'a-t-il appris et découvert à ce sujet ?

En 2012, une vidéo est apparue sur Youtube d'un jeune Autrichien qui, en hiver au-dessus de la vallée enneigée de sa montagne locale Bischling, a simplement testé différentes techniques de sauvetage et a documenté ses expériences. Rundkappe, Kreuzkappe, Rogallo, Base-System.

Alois Rettenbacher, alors âgé de 27 ans et titulaire de sa licence de pilote depuis à peine deux ans, voulait découvrir quel type de sauvetage lui conviendrait le mieux. Auparavant, ses discussions avec d'autres pilotes ne lui avaient apporté que beaucoup de connaissances superficielles, ce qui ne l'aidait pas vraiment dans sa décision.

Sa vidéo « Retter-Problematik » a suscité à l'époque – du moins dans la scène de parapente germanophone – pas mal d'attention. Elle a montré à de nombreux pilotes que le sujet des secouristes ne devait peut-être pas être traité avec autant de désintérêt, mais qu'il fallait s'y attaquer plus sérieusement.

Alois a montré, entre autres : les capes rondes peuvent osciller violemment, les capes croisées peuvent développer une forte progression vers l'avant de manière inattendue (ce qui a abouti pour lui à un atterrissage non planifié sur le toit), les Rogallos aiment se tordre et ont tendance à se mettre en position de cisaillement, etc.

Cette première vidéo de Retter a suscité au fil des années encore plusieurs autres suites. Et ainsi, nous pouvons lui être reconnaissants aujourd'hui d'avoir suscité pas mal de discussions et de réflexions sur les Notschirme dans la scène.

Le sujet du rescuer n'est pas encore clos. Pour la plupart des parapentistes, la phrase « loin des yeux, loin du cœur » s'applique toujours. Pour beaucoup, le rescuer est un poids nécessaire, mais tout de même quelque peu importun et donc mentalement refoulé dans la sellette.

Peut-être que cet 85e épisode de Podz-Glitz changera un peu les choses. En tout cas, je vous souhaite un bon divertissement et beaucoup d'apprentissages avec le Rettertalk avec Alois Rettenbacher.

Si vous aimez Podz-Glitz, alors soutenez mon travail – en tant que mécène. Comment c'est possible très simplement et sans aucun engagement, vous le découvrirez sur le site de mon blog Lu-Glitz, précisément sur la page « Fördern ».

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

Musique de cet épisode :

Piste : Out on my Skateboard | Artiste : Mini Vandals

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

Regarder & Télécharger : https://www.youtube.com/watch?v=zcCwR_bgmYg

Liens complémentaires : - Playlist avec toutes les vidéos de sauvetage d'Alois Rettenbacher

- Barbarahof - Hôtel tenu par la famille Alois directement au bord de la Bischling-Bahn

Liens :

- Playlist avec toutes les vidéos Retter : https://www.youtube.com/watch?v=Q_YLIsAWZKk&list=PLe47D3mk4QUeJ-KodNZInHs_A5r9pXmTI

- Problématique de la récupération vidéo : https://www.youtube.com/watch?v=Q_YLIIsAWZKk
- Barbarahof: <https://www.barbarahof.com>
- Zone de vol Bischling : <https://www.bergbahnen-werfenweg.com/sommer/paragleiten/fluggebiet/>
- Retterwissen: <https://lu-glidz.blogspot.com/search/label/Serie%20Retterwissen>
- Podz-Glidz #15: Le testeur de sauveur : <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/11/podz-glidz-15-der-retter-tester.html>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/06/podz-glidz-85-rettertalk.html>

Transcript

[00:00:07] **Alois Rettenbacher:** C'était surtout au début, avec ces équipements de secours ultra-légers, où des gens se sont fracturé les vertèbres sur le matériel de secours. J'ai moi-même vu à Werfenwegen des gens tomber sur l'aile, même avec un comportement de pilote parfait, genre en évitant la position de cisaillement, et se fracturer quand même les vertèbres cervicales et ce genre de choses. Ça me ferait plaisir que mes vidéos aient pu apporter un peu de conscience à la scène à ce sujet.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:52] **Alois Rettenbacher:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:56] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Alois Rettenbacher. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:05] En 2012, une vidéo est apparue sur YouTube d'un jeune Autrichien qui, en hiver, au-dessus de la vallée enneigée de sa montagne fétiche, le Bischling, a simplement testé différentes récupérations et a documenté ses expériences. Voile rond, voile croix, Rogallo, Becher. Système unique.

[00:01:25] Alois Rettenbacher, qui avait 27 ans à l'époque et seulement deux ans de permis de vol, voulait découvrir quel type de voile de secours lui convenait le mieux. Auparavant, ses discussions avec d'autres pilotes ne lui avaient apporté que beaucoup de connaissances superficielles qui ne l'aidaient pas vraiment dans sa décision. Sa vidéo « Problématique des voiles de secours » a attiré beaucoup d'attention à l'époque, du moins dans la scène germanophone du parapente. Elle a montré à de nombreux pilotes qu'on ne peut pas qualifier le sujet de la « problématique des voiles de secours » si simplement. On ne devrait peut-être pas traiter le sujet du « voile de secours » avec autant de désinvolture, mais plutôt s'y confronter plus sérieusement. Alois a montré, entre autres, que les voiles à voile peuvent osciller violemment, que les voiles à croix peuvent développer une vitesse vers l'avant inattendue, ce qui a fini par provoquer chez lui un atterrissage non planifié sur le toit,

[00:02:13] Les Rogallos se dédoublent facilement et ont tendance à se mettre en position de cisaillement, etc. Alois a fait suivre ce premier y?déo sur les secours par plusieurs autres au fil des années. Et nous pouvons donc lui être reconnaissants aujourd'hui d'avoir suscité pas mal de discussions et de réflexions sur les parachutes de secours dans la scène. Mais le sujet du « secours » est loin d'être clos. Pour la plupart des parapentistes, la règle « loin des yeux, loin du cœur » s'applique toujours. Le secours est pour beaucoup un poids nécessaire, mais quand même quelque peu désagréable et donc refoulé mentalement dans le matériel. Peut-être que ce 85e épisode de Podz-Glidz changera un peu cela. En tout cas, je vous souhaite un bon divertissement et beaucoup d'apprentissages. C'était le talk sur le secours avec Alois Rettenbacher.

[00:03:00] Si vous aimez Podz-Glidz, alors soutenez mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez sur le site de mon blog Lu-Glidz comment c'est tout simple et sans aucun engagement, sur la page « Soutenir ».

[00:03:19] Alois, à quelle fréquence es-tu déjà descendu d'une situation d'urgence réelle avec le rescEU ? Une seule fois. Pourquoi ?

[00:03:27] **Alois Rettenbacher:** J'étais en train de voler avec un Freestyle 3 de Gradient. Et j'ai perdu le contrôle. J'étais en torsion et c'est la seule fois où j'ai libéré le aile. Et c'était un système de base de Subair. Je l'ai depuis un moment. Et c'était l'une des plus belles expériences en parapente que j'aie eues. L'une des plus belles ? C'est inhabituel. Pourquoi ? Avant, je me suis beaucoup posé de questions sur le matériel de aile, quels types de ailes de secours ont quels avantages

et inconvenients. Et j'avais toujours en arrière-plan : est-ce que je serai capable de le faire en cas d'extrême urgence ? En fait, par le passé, c'était toujours comme ça lors d'accidents de ski ou de quasi-accidents, on a cette expérience où on se voit soi-même, voir comment le corps réagit de certaines manières.

[00:04:18] Par exemple, comme en vol actif, quand on se bat dans les airs et qu'on remarque que le corps réagit déjà beaucoup plus vite que ce que les pensées font consciemment. Et j'ai toujours joué avec cette idée, j'ai toujours fait tellement de réflexions, mais qu'est-ce qui se passe si ça ne sert à rien du tout ? On a déjà entendu en psychologie qu'il existe beaucoup de types de réactions et qu'on peut les catégoriser, la façon dont l'humain réagit quand il est confronté au stress. Il y a principalement ces thèses, qui ne sont probablement pas toutes complètes, sur la fuite, le combat et la sidération.

[00:04:54] Et cette conscience, que je ne veux pas dire que je ne m'identifie pas. Si je ne suis pas identifié à mes capacités, j'ai toujours eu ça et je ne savais pas comment mon cerveau allait réagir quand l'adrénaline et le stress allaient monter. Je l'ai déjà remarqué lors de plusieurs tentatives de sauvetage : la perception cognitive, par exemple, de ce qui se passe dans le monde extérieur, s'écarte souvent beaucoup de ce que j'ai vu plus tard dans la vidéo. Et en ce sens, c'était le beau ou la confirmation de ce que je m'étais dit au préalable : qu'est-ce qui se passe pour moi quand je perds le contrôle ? Et dans ce cas, j'ai eu cette perte de contrôle, j'étais en torsion et j'ai alors très rapidement lancé ce programme

[00:05:35] dans l'aviation, dans le milieu professionnel, je crois que ça s'appelle "Standard Operating Procedure" exécutée. Donc, la première chose pour moi a été de bloquer les freins à environ la hauteur d'un mousqueton, pour que la voile ne sorte pas d'un coup, et j'ai déjà vu que j'étais en torsion. La deuxième chose, c'était le regard de contrôle : quelle hauteur me reste-t-il, est-ce que je peux encore faire quelque chose ? Et à ce moment-là, j'ai déjà remarqué, ce regard de contrôle, c'était comme dans la perception que je ne me sentais plus très bien, mais comme, ça va paraître un peu bizarre maintenant, mais comme si on se regardait soi-même en train de faire ça. Et j'ai alors réalisé : non, je ne peux plus rien faire maintenant. Ensuite, j'ai encore le souvenir d'avoir pris les deux freins dans une main pour empêcher le déclenchement de la voile quand on saisit le secours. C'est par exemple une fonctionnalité dont j'ai entendu parler par un instructeur de sécurité, que ça arrive souvent que les gens, quand ils saisissent le secours, lâchent et là, ça part vraiment.

[00:06:23] Et j'ai pris les deux freins dans la main gauche, je me suis séparé et pendant la séparation, j'étais vraiment content que ça ait commencé de manière si rapide et abrupte. Et en ce sens, c'était une magnifique expérience, parce que c'était la confirmation que cette confrontation avec le cas critique — donc pas à partir d'un filtre de perception négatif, mais de manière constructive, si j'ai un problème, je veux en sortir rapidement et de manière constructive — ça a eu beaucoup de sens. Et c'est pour ça que c'était une belle expérience.

[00:06:54] **Lucian Haas:** Probablement aussi avec le système BASE, tu as peu de complications après, parce que tu vois une fois le BASE, l'aile s'envole, l'aile BASE sort derrière et ensuite tu n'as plus à te battre avec l'aile ou autre chose, mais tu peux dire que j'ai en fait à nouveau un appareil volant au-dessus de moi et qu'il descend certes plus vite qu'avant, mais sinon tu peux le diriger au sol de la même manière et tu es à nouveau maître de la situation, tu n'es plus une proie sans défense.

[00:07:17] **Alois Rettenbacher:** Exactement. Et l'image que j'ai en tête, c'est que le problème, c'est que l'aile te tire hors du sauvetage. Ça veut dire que, contrairement à une voile de secours normale, où tu es censé lancer la voile de secours, là, dans le meilleur des cas, tu dois encore réfléchir à où et comment la lancer. Et ce sont tous des facteurs qui, en cas d'urgence, quand on a déjà la surcharge mentale et cette décharge d'adrénaline — on sent bien dans le corps comment ça nous transforme. Et dans ce cas, j'aime beaucoup le fait que le problème se résolve lui-même et que, par cette résolution, la solution émerge. Et ça me plaît beaucoup. Et oui, dans ce cas précis, c'était une expérience assez noble. En fait, le problème finit même par t'aider à trouver la solution au bout du compte. Exactement.

[00:07:57] **Lucian Haas:** Pour les parachutes de secours classiques, c'est-à-dire pas les systèmes de type Base, ce n'est pas tout à fait le cas, car là, en tant que pilote, tu dois fournir beaucoup plus d'informations. Et tu as fait énormément d'essais toi-même à ce sujet. Comment as-tu eu l'idée de te dire : je vais lancer cette série sur les parachutes de secours ? C'était déjà il y a dix ans. En 2012, je crois, tu as sorti ce premier film sur la problématique des parachutes de secours. Qu'est-ce qui t'a poussé à tester ça à l'époque ?

[00:08:24] **Alois Rettenbacher:** Au début, j'ai demandé à beaucoup de pilotes que je respectais énormément pourquoi ils utilisaient tel ou tel équipement de secours. Et il y avait aussi des questions sur les mousquetons de séparation. À l'époque, les voiles en croix n'existaient pas encore. Il y avait des voiles ronds et des Rogallo. Et j'ai reçu des réponses très variées qui n'étaient pas vraiment plausibles quand on les mettait bout à bout. Du coup, j'ai simplement essayé. C'était dans mon cercle d'amis, les gens ont filmé pour l'analyse. Et on les a lancées. J'ai ensuite digéré ces résultats, je les ai examinés, et une monitrice de vol m'a demandé de les publier parce qu'elle a dit que ce genre de chose n'existait pas encore. Alors j'ai simplement enregistré ça et mis sur Internet. Et oui, ça a eu une portée relativement large dans la scène germanophone.

[00:09:09] Si

[00:09:09] **Lucian Haas:** Je sais que c'est vrai, mais à l'époque, tu n'étais pas encore un pilote très expérimenté. Tu n'étais pas le genre de pilote chevronné qui dit : « Attention, je vais lancer le sac de secours et tout ça ». Non, tu étais encore au début de ta carrière de pilote et tu as quand même osé faire un truc comme ça, en te disant : « Je tire un sac de secours au sol et je me pose juste en bas dans la neige ». Comment ça s'est passé, je suppose, la plupart du temps à l'époque ?

[00:09:27] **Alois Rettenbacher:** Oui, exactement. Oui, il y avait aussi un peu de naïveté à l'époque, je dois dire. Avec le recul, je ne referais plus ça. Mais je suis simplement parti de certaines prémisses qui se sont avérées fausses au fur et à mesure. Je me suis dit : il y a beaucoup de neige, peu de vent, une grande prairie. Et si je lance le voile de secours, je me suis dit... j'avais tellement confiance en le système. Mais j'ai réalisé après coup que j'ai été un peu naïf. Avec le recul, je ne le referais plus. Avec des voiles de secours non pilotables à une telle altitude. J'ai compris que certains systèmes de secours ont des déplacements vers l'avant. Et aussi la vitesse de descente sur les voiles ronds qui ont commencé à penduler était extrêmement élevée. En fait, je voulais lancer un voile de secours plus petit, qui aurait pu supporter jusqu'à 100 kilos à ce moment-là.

[00:10:16] Mais là, j'ai déjà remarqué que les vitesses de chute sont si élevées en cas d'urgence. Et en faisant des recherches plus approfondies, je suis tombé sur la manière dont ces vitesses de chute se produisent. C'est quoi ces 5,5 mètres ? Ils sont calculés au niveau de la mer, à une certaine température. Et quand on connaît les antécédents ou la physique derrière tout ça, on sait qu'en cas d'urgence, c'est lié à une vitesse bien plus grande, donc à beaucoup plus d'énergie. Et que le risque de blessure peut aussi être élevé. Et comme on l'a vu, avec un sauveteur, j'ai atterri sur un toit. Donc j'ai eu de la chance. Et je ne recommanderais plus de faire quelque chose comme ça. Et je ne le ferais plus moi-même non plus. Par exemple, je lancerais encore un Rogallo ou un système Base au-dessus du sol. Mais je ne testerais des sauveteurs non pilotables qu'au-dessus de l'eau.

[00:11:01] Et après ça, je ne l'ai plus fait qu'au-dessus de l'eau.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que tu l'as tiré à une hauteur relativement grande. À quelle hauteur du sol étais-tu quand tu as dit : « maintenant, je tire le parachute et j'ai encore beaucoup de temps pour récupérer de la mousse et tout le reste, ce dont on a bien sûr besoin pour un test comme celui-là » ? Mais quand un truc comme ça dérive, tu ne peux plus dire, genre, je ne peux pas dire précisément que je vais encore toucher la prairie.

[00:11:22] **Alois Rettenbacher:** Exactement. C'était à cause d'un petit angle de portance qui a fait sortir le voile, donc je vais devoir estimer. Je dirais peut-être 300, 400 mètres, entre 300 et 400 mètres au-dessus du sol que je l'ai lancé.

[00:11:33] **Lucian Haas:** Alors tu t'es dit, je regarde en bas, ah, je vais atterrir dans la prairie. Mais là, avec ce modèle de rescue, c'était soit l'Independence Evo ou l'Evo Cross, qui est aussi connu, enfin connu maintenant au moins, pour le fait qu'il plane beaucoup et qu'avec ça, en théorie, au moins sur le papier, il obtient des valeurs de montée assez bonnes. Mais avec ça, tu as atterri sur le toit.

[00:11:54] **Alois Rettenbacher:** Oui, exactement.

[00:11:55] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as eu des problèmes avec les propriétaires des toits, au fait ? Non, c'était très

[00:11:59] **Alois Rettenbacher:** amusant. On en rigole encore quand on se voit à ce sujet. Non, c'était très, très amusant. J'ai ensuite remis ça en question de manière critique. Je n'ai jamais voulu offenser personne. C'est d'ailleurs toujours un

grand point d'interrogation concernant les appareils de secours qui ont une certaine inertie vers l'avant quand on vole, par exemple, dans certaines zones où il y a des boîtes Akro. Et Mürren est un bon exemple. Ou quand on essaie un manœuvre pour la première fois, mon mentor m'a appris : ne fais pas ça au-dessus de lignes électriques, ne fais pas ça au-dessus d'une zone habitée, fais-le là où, si quelque chose arrive, on peut descendre en sécurité. Mais si on suppose, là, qu'on a une finesse de 1 pour 1 et qu'on est à 300 mètres du sol, on sait que la boîte en bas doit être très grande. On ajoute un peu de vent par-dessus,

[00:12:46] donc la boîte est déjà vraiment très grande. Et on s'en est rendu compte par la suite, pas seulement avec les plus grandes, avec les voiles ronds, mais aussi avec les voiles ronds au-dessus du lac, là où on a glissé au milieu du lac et où on a failli dériver dans toutes les directions possibles au-dessus de l'eau. Et j'ai aussi entendu des histoires de formateurs de sécurité qui ont dit que si quelque chose arrivait lors des premières manœuvres, à haute altitude, les gens ne finissaient parfois pas dans l'eau, mais il est déjà arrivé qu'ils soient déportés quelque part sur terre. Donc, en ce sens, c'est intéressant. Ce serait intéressant de mesurer ça. Surtout que ce serait intéressant parce que la vitesse, donc les 5,5 mètres qui ne sont pas dépassés par la vitesse verticale, la vitesse horizontale stocke aussi de l'énergie. Et je pense qu'il faudrait, je ne suis pas physicien, l'additionner vectoriellement.

[00:13:35] Si je descends par exemple à 5,5 mètres et que je vole à 5,5 mètres vers l'avant, cela peut avoir un effet très positif ou négatif selon l'inclinaison du terrain. Et si on regarde cet aspect spécifique, chez les militaires, il existe des limites dans les deux sens. Je ne sais pas pourquoi ce n'est pas étudié, ou peut-être est-ce déjà le cas maintenant. Je trouverais ça très intéressant, parce qu'au final, ce qui compte, c'est avec quelle énergie cinétique on percute le sol.

[00:14:08] **Lucian Haas:** On pourrait éventuellement dire, du moins une certaine faible progression vers l'avant. Et je crois que dans tes vidéos, il est souvent apparu qu'on atterrit plutôt en glissant vers l'arrière. C'est simplement parce qu'avec une aile reliée, une telle légère inclinaison des ailes, donc des ailes de secours, se produit, ce qui fait qu'on est plutôt tiré vers l'arrière. Et que peut-être une progression vers l'avant un peu plus importante pourrait même faciliter le roulis. Parce que si on arrive tout à la verticale, il faut déjà être très, enfin, cette roulade avant que font toujours les soldats, il faut la maîtriser très bien pour pouvoir amortir l'impact comme il faut. Et si on a déjà un peu de vitesse sur le côté, on est automatiquement, disons, entraîné dans un mouvement de roulis. Vu comme ça, ça pourrait aussi être un avantage.

[00:14:52] **Alois Rettenbacher:** Tu as déjà vécu ça ? Oui, c'est une approche intéressante. À ce sujet, je sais que l'armée autrichienne définit des limites pour les vitesses verticales et horizontales, mais cela suppose que la direction du regard soit vers l'avant. Et comme cela favorise le roulis, dans la mesure où la position du corps est correcte, je pense que cette thèse est valable. Mais dans la réalité, si on n'est pas séparé de l'aile et qu'on est suspendu au centre de gravité par les épaules alors que l'aile principale tire et freine encore à l'extérieur du centre de gravité, la conclusion logique est qu'on arrive plutôt en arrière. Par contre, je ne peux pas juger de la manière dont cela affecte concrètement le risque d'accident.

[00:15:36] C'est intéressant, comme je l'ai dit, l'armée dit que la direction du regard devrait être vers l'avant.

[00:15:40] **Lucian Haas:** Mais ce qui est intéressant, c'est quand on imagine qu'il y a toujours cette situation de liaison. À moins d'avoir vraiment des mousquetons de séparation et de pouvoir se débarrasser de l'aile. Dans ce cas, il y aurait toujours une légère inclinaison de l'aile de secours. Et même avec une aile de secours dont l'aile principale est détachée, là où elle descendrait vraiment à la verticale sans vent, elle pourrait quand même, avec le matériel relié, finir par glisser un peu et arriver de biais. De sorte qu'on devrait toujours s'attendre à ce que même un mouvement d'aile de secours qui semble ou sur le papier descendre à la verticale, ou des appareils tordus, finissent toujours par glisser légèrement avec le parapente relié.

[00:16:21] **Alois Rettenbacher:** glisser. Par la légère position en échelon, tu veux dire, celle qui est quasi générée par la voile principale ? Oui, je pourrais me le représenter comme ça. Je pourrais aussi. Je ne peux pas dire grand-chose à ce sujet, parce qu'il faudrait, je crois, le mesurer. Et ce serait intéressant, par exemple, une question que j'ai écrite au TV. Et je ne sais plus si cette LTF existe encore du tout. Et il est écrit, par exemple, que les parachutes de secours, s'ils ont une progression vers l'avant par construction, doivent en réalité être pilotables. Et j'ai demandé une fois comment on définit réellement la progression vers l'avant ? Et je n'ai jamais eu de réponse. Il y a encore beaucoup de questions en suspens là-dessus, et ce serait intéressant de les explorer. Mais il faudrait que quelqu'un essaie ça souvent, non ?

[00:16:58] **Lucian Haas:** Oui, autant que je sache, il n'est pas du tout défini dans la LTF comment on devrait mesurer la progression vers l'avant. Et donc, officiellement, il n'y a pas de progression vers l'avant, sauf si le fabricant dit : mon appareil, par exemple comme chez Rogallo, où c'est clair, il a une progression vers l'avant d'ordre technique et une asymétrie de construction qui conduit simplement à une dérive, alors il doit évidemment être pilotable. Et sinon, en tant que fabricant, tu dis : non, il n'est pas pilotable et il est en fait construit de manière symétrique. Il y a certainement certaines ailes qui ont déjà une légère asymétrie de construction. On pourrait alors débattre de la manière dont c'est. Mais elles ont peut-être une homologation EN où cela n'est pas mentionné. Et entre-temps, la norme EN et la LTF sont en fait considérées comme équivalentes. Ça se transpose et on dit : merveilleux, tu peux voler en Allemagne avec une aile de secours testée EN tout comme avec une aile de secours testée LTF.

[00:17:49] Et ce problème est ainsi résolu. Et comme je crois qu'aujourd'hui, en fait, les parachutes de secours ne sont plus testés que chez Air Turquoise en Suisse, le DAV, aucun fabricant ne fait plus tester ses parachutes par le DAV, mais dit que tout se passe chez Air Turquoise. Et ils font pratiquement tous des tests EN, donc avec ça, c'est normalement réglé. Et pour autant que je sache, le sujet est vraiment tel : on a toujours abordé la question de savoir comment on pourrait faire, mais au bout du compte, aucune norme n'a encore fixé comment on pourrait mesurer une certaine dérive, ce qui est probablement aussi assez difficile avec les vitesses de vent et tout le reste.

[00:18:26] **Alois Rettenbacher:** C'est sûr que c'est difficile, mais je ne peux pas imaginer qu'en 2022, on n'ait pas les capacités techniques pour mesurer la vitesse vraie, c'est-à-dire la vitesse relative par rapport à la masse d'air environnante, qui peut elle-même être en mouvement, pour mesurer la vitesse par rapport à la masse d'air, par rapport à l'espace autour de soi, dans deux directions. Enfin, j'ai du mal à l'imaginer. Les valeurs de vitesse de descente verticale sont déterminées via une corde, calculées sur la durée, mais j'ai déjà entendu parler d'un concepteur suisse qui travaillait sur des prototypes mesurant les deux vitesses. Mais je ne sais pas du tout à quel point ils ont progressé, parce qu'à un moment donné, pour moi, le sujet était en fait clos sur le plan technique et juridique.

[00:19:12] On m'appelle toujours à tort comme expert. Je n'ai fait que tester des choses en tant qu'amateur et posé des questions d'amateur, mais ça a suscité un écho auprès d'une masse relativement importante de parapentistes. Mais au fond, je suis un pur amateur. Malgré tout, je trouve intéressantes les questions qui ont émergé suite aux tests personnels.

[00:19:34] **Lucian Haas:** À l'époque, en 2012 et aussi en 2016 quand ta deuxième vidéo est sortie, tu as testé, je crois, sept ou huit ailes, donc des secours à la suite, au-dessus du lac d'Ossiach, sur l'eau. Avec ça, tu as vraiment suscité des discussions dans la scène et aussi parmi les experts. Et au final, c'est notamment la discussion sur les secours très petits qui dérivent beaucoup ou qui développent cette forte position en cisaillement et tout ça. Il y a eu beaucoup de discussions par la suite dans la scène à ce sujet. Et là, il y avait une tendance où les secours devenaient de plus en plus petits parce qu'ils devenaient plus légers, et les gens ont soudainement compris que, eh bien, on a peut-être besoin de plus de surface, parce que sinon on s'achète de vrais inconvénients en arrivant beaucoup, beaucoup plus fort au sol.

[00:20:20] Est-ce que tu as eu des retours à l'époque, dans tes discussions avec les experts et les autres, où tu disais par exemple : « J'ai parlé avec Dani Loritz » ou avec un constructeur suisse et tout ça ? Dani Loritz est aussi suisse.

[00:20:32] **Alois Rettenbacher:** Je suis Suisse, oui.

[00:20:33] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as eu des retours dans le genre, où ils disent : « Ah, il faut vraiment prendre ce gars au sérieux, il pose des questions qu'on ne reçoit pas d'habitude, mais ce sont vraiment des questions sur lesquelles on devrait se pencher » ?

[00:20:46] **Alois Rettenbacher:** C'étaient plutôt des pilotes qui sont venus me voir pour dire qu'à cause de la problématique ou du matériel vidéo, ils ont modifié leur équipement. C'était surtout au début, avec ces secours ultralégers dont tu viens de parler, là où des gens se sont fracturé le dos avec le matériel de secours. J'ai moi-même vu à Werfenwegen des gens qui sont descendus avec le aile de secours, même avec un comportement de pilotage parfait, c'est-à-dire en évitant la position en ciseaux, et qui se sont quand même fracturé les vertèbres cervicales et des trucs du genre. Donc là, je pense que... ça me ferait plaisir que mes vidéos aient apporté un peu de conscience à la scène.

[00:21:27] **Lucian Haas:** Parmi toutes ces connaissances que tu as acquises, est-ce qu'il y a des points que tu dirais qu'il faut absolument transmettre comme des conseils de base pour l'achat d'un parachute de secours, au pilote, du genre : «

fais attention à ça en tout cas » ? Oui,

[00:21:43] **Alois Rettenbacher:** Je pense d'abord en priorité à la taille du parachute de secours. Je pense qu'il y a deux, j'ai fait une distinction entre deux différences majeures sur la manière d'évaluer un parachute de secours. D'un côté, il y a les aspects liés à la sécurité : le temps d'ouverture, la probabilité que le parachute s'emmêle, sa stabilité en pendule, est-il imperméable ? C'est-à-dire, s'il a été mouillé une fois, a-t-il toujours la même fonction ? Il y a aussi des choses avec la suspente centrale, le rétrécissement, contrairement aux suspentes extérieures et d'autres aspects. Et d'un autre côté, il y a les arguments de vente pertinents : le poids et le prix. Et je dirais que pour la taille, il vaut mieux qu'il soit grand plutôt que petit. Et le deuxième point, il y a beaucoup de bases. Si on choisit par exemple Rogallo, je suis pour le fait d'avoir des mousquetons de séparation pour les élévateurs et le système de vitesse.

[00:22:31] C'est très important pour moi, parce qu'autrement on risque de subir les inconvénients potentiels de ce système qui a beaucoup d'avantages, mais aussi des inconvénients. Aucun système n'est parfait, ils ont tous des avantages et des inconvénients. Et le fait de se confronter à toutes ces propriétés physiques et aux possibilités qui y sont liées, comme par exemple pouvoir se détacher, a ses avantages et ses inconvénients. C'est très important. Et encore plus important, le plus important de tout, c'est de se confronter au comportement du pilote. C'est-à-dire se pencher sur ce "chairflying", les procédures opérationnelles standard, comme on dit en aéronautique. Qu'est-ce que je fais et quand ? Et quand le parachute est ouvert, qu'est-ce qui se passe ensuite ? À quel point il est important d'éviter les positions de chaise,

[00:23:14] qu'est-ce qu'on fait quand on a un refus de déclenchement du parachute ? Est-ce qu'on a un deuxième parachute avec soi ? Et j'ai vu tellement de refus de déclenchement en direct chez nous, qui, d'ailleurs, n'apparaissent sûrement pas dans les statistiques. C'est pour ça que je ne fais pas confiance à ces statistiques, parce que je suis sûr que sur dix refus de déclenchement qui nous arrivent, neuf ne finissent nulle part dans une statistique. Il y en a eu un, par exemple, qui est parti avec un harnais à batterie, il a jeté son premier parachute, refus de déclenchement, et à cause de la pression, il n'a pas pu frapper vers le haut. Il a simplement attendu que le parachute s'ouvre. Et il n'a pas pensé à jeter le deuxième après un certain temps. Et ce sont là les principaux indicateurs. Le courage de prendre ses responsabilités, réfléchir aux avantages et inconvénients de chaque système de parachute et, surtout, comment je me comporte dans la situation ?

[00:24:01] Je pense que c'est le plus important. Le meilleur des systèmes de sauvetage ne sert à rien s'il n'est pas lancé.

[00:24:06] **Lucian Haas:** De toute évidence. Est-ce que tu as déjà essayé, lors de tous tes tests, de voir ce qui se passe si tu utilises deux parachutes en même temps, enfin pas simultanément, mais en te disant : je tire mon parachute principal, qui est attaché aux épaules, et ensuite j'agrandis pratiquement la surface en tirant peut-être un parachute frontal et je me dis : super, en plus des 32 mètres carrés du principal, j'ai encore un petit parachute frontal qui fait peut-être 24 mètres carrés de plus. Et à la fin, je ne descends qu'à deux mètres par seconde. Ou alors, peut-être qu'ils se perturbent tellement l'un l'autre que ça devient plus dur ou quelque chose comme ça. Est-ce que tu as déjà testé ça ?

[00:24:36] **Alois Rettenbacher:** Je me suis posé exactement les mêmes questions, mais je n'ai jamais testé ça parce que je n'ai tout simplement pas eu le temps. Il y a encore plein de choses qui m'intéressent. Les parachutes tandem, puis les conteneurs frontaux.

[00:24:46] **Lucian Haas:** Tester le parachute de tandem en tandem, ou bien tu voles en solo avec un parachute de tandem pour voir ce que ça fait de descendre avec une telle surface ?

[00:24:52] **Alois Rettenbacher:** En tandem. Donc déjà en binôme. Essayer de voir ce que ça fait. Est-ce qu'on peut encore mettre la aile principale en position de ciseaux, est-ce qu'on a la force pour ça ? Parce que

[00:25:03] **Lucian Haas:** c'est un énorme morceau et il faut aussi attraper plus haut et ensuite ça bloque, je veux dire, tout le système de déploiement est aussi tiré différemment quand le sauveteur tire dessus.

[00:25:10] **Alois Rettenbacher:** Oui, bonne question. Alors tu peux essayer avec des Spreizen souples ou avec les Spreizen classiques. Donc ta suggestion est absolument intéressante, on peut encore essayer avec tellement de combinaisons différentes. Est-ce que tu as deux voiles croisées, un Rogallo et un voile rond ou un Rogallo ou ces formes

triangulaires qu'il existe. Enfin, il y a encore d'innombrables essais qui mériteraient d'être examinés. Il y a des gens qui disent : « je balance toujours deux par défaut », mais comment ça se passe dans la réalité, ce sont toutes de très bonnes questions auxquelles je n'ai pas de réponse.

[00:25:46] **Lucian Haas:** Quand as-tu fait ton dernier test de parachute ?

[00:25:50] **Alois Rettenbacher:** Avec le système de base, je fais ça régulièrement, mais je pense que c'est en hiver.

[00:25:55] **Lucian Haas:** Just for fun, you pull it and... Yeah,

[00:25:59] **Alois Rettenbacher:** donc je veux juste le faire deux ou trois fois par an et c'est toujours un gros défi, parce que c'est une telle appréhension, ce saut en chute libre. Avec un Rogallo, si je le lançais, je n'aurais pas une telle tension, mais le faire avec le système Base, c'est simplement cette appréhension de se séparer. Il m'a fallu très longtemps pour supporter l'idée même d'avoir une pièce dans le sellette, une source d'erreur potentielle si quelque chose arrivait. Pendant les premiers mois, je n'y ai même pas touché. Je l'avais reçu à l'époque du magazine Thermik, ce système Base qui était encore nouveau, et je n'ai pas osé pendant longtemps. On a d'abord dû regarder précisément comment ça fonctionnait, est-ce que j'ai une source d'erreur ? Pour rester simplement dans l'exercice et c'est aussi une sorte d'exercice de pleine conscience, parce que c'est toujours une si belle sensation de s'envoler et tu te demandes alors : est-ce que je vais vraiment le faire ?

[00:26:48] Pourquoi je fais ça ? Mais je me dis que pour avoir confiance en le matériel et en son fonctionnement, je trouve ça incroyablement important, parce que ça apporte une certaine routine qui, en cas de besoin, permettrait que si j'ai une ouverture, par exemple quand la aile Base est ouverte, je puisse éventuellement encore aller en backfly ou esquiver rapidement, ou simplement arriver beaucoup plus vite à manœuvrer. Par exemple, lors de mon premier test avec le Rogallo, j'ai mis une éternité à me détacher et à parvenir à le piloter. Et par la suite, quand on a déjà ce schéma en tête, maintenant je fais ça et, une fois que la aile est ouverte, tout va beaucoup plus vite parce que ça devient un réflexe musculaire.

[00:27:29] **Lucian Haas:** À quelle altitude lances-tu ton système Base ? Parce que tout à l'heure, tu as dit que lors des premiers tests de Retter, tu étais en fait trop haut. Est-ce que c'est sans importance avec le système Base, puisque tu dis qu'il est contrôlable, ou est-ce que tu le fais aussi relativement bas pour que ton aile, qui se sépare automatiquement, puisse atterrir quelque part sur la prairie suivante, enfin, ton aile principale ? Exactement.

[00:27:47] **Alois Rettenbacher:** Alors là, je ne suis plus aussi haut, parce que la hauteur de déclenchement est très faible avec le système BASE et j'ai une très grande confiance ; si tu regardes combien d'ouvertures en BASE il y a, et surtout avec ces tailgates qui sont intégrés, il n'y a quasiment plus de sources de perturbations. Donc j'ai simplement une très grande confiance et je veille juste à ce qu'il n'y ait pas de vent, qu'il n'y ait pas d'autres wingsuits dans les airs, et ensuite je choisis la prairie et je repars pour 200-300 mètres.

[00:28:10] **Lucian Haas:** Mais le système Base, c'est un sellette Akro.

[00:28:13] **Alois Rettenbacher:** Oui, exactement.

[00:28:14] **Lucian Haas:** Si tu fais du vol de distance normal, tu ne le fais probablement pas avec ton sellette Akro. Non, là

[00:28:18] **Alois Rettenbacher:** j'en ai, là où la voile va, oui j'en ai deux et j'ai un Timer dedans et en plus j'ai un mousqueton de séparation et un Quick-Head, ce sont ces systèmes de séparation pour la vitesse. Donc c'est mon équipement habituel, avec lequel j'aime le plus voler.

[00:28:35] **Lucian Haas:** Et as-tu un deuxième parachute de secours, comme à l'avant dans le cockpit ? Non, là

[00:28:38] **Alois Rettenbacher:** je n'en ai pas.

[00:28:39] **Lucian Haas:** Si tu pouvais faire un vœu, est-ce que tu aimerais qu'il existe aussi des systèmes de secours de base pour ce genre d'appareils de vol de distance ? Genre des sellettes de repos avec un système de base intégré ?

[00:28:51] **Alois Rettenbacher:** Oui, ce serait intéressant.

[00:28:54] **Lucian Haas:** Et pourquoi penses-tu qu'aucun fabricant ne l'a mis sur le marché jusqu'à présent ?

[00:28:57] **Alois Rettenbacher:** Je ne sais pas. On a eu un fabricant il y a deux semaines, un nouveau, qui avait un système Base et il y a eu un déclenchement intempestif. Une couture n'avait pas été faite correctement et, lors du manège, le pilote s'est détaché d'un élévateur. Je pense que les systèmes Base sont généralement une grande source d'erreurs. C'est un système à trois anneaux, souvent intégré aux sellettes, pour lesquels il y a déjà eu des problèmes de compatibilité par le passé chez certains fabricants. Et je peux imaginer que les pilotes de cross-country sont un peu différemment réglés que les Akropiloten quand il s'agit de secours. Et je pense que ce côté psychologique,

[00:29:38] cette énorme barrière psychologique, rien qu'avec un tel sellette, là où tu as cette possibilité de te détacher, et c'est aussi une source d'erreur potentielle.

[00:29:47] Je pourrais imaginer que c'est la raison. Peut-être qu'il y a aussi le fait que les sellettes deviendraient super chères. Encore plus chères qu'elles ne le sont déjà. Et puis, comment les détache-t-on ? J'ai déjà eu l'idée que ce serait cool d'avoir un système compatible avec n'importe quel sellette, où on aurait des mousquetons spéciaux à la place des mousquetons principaux, et avec l'aile à l'intérieur du container avant. Possiblement même en single-skin, ou il en existe aussi des très légères. Tu aurais alors ton container avant, qui serait inévitablement plus lourd qu'un container avant normal, là où tu te sépares de ton aile et via une ligne statique qui serait alors tirée. Ensuite, on se pose à nouveau la question : est-ce qu'on prend un risque de blessure au visage ? Peut-être qu'il faudrait se demander à quoi ça ressemblerait pour le déport arrière ? Ce serait certainement un sellette très compliqué, mais pour l'idée de base,

[00:30:34] si on pouvait mettre ça en œuvre,

[00:30:38] si l'on est fiable face aux sources d'erreurs que l'on a toujours, quand on a des possibilités techniques, alors j'aimerais avoir un tel sellette.

[00:30:46] **Lucian Haas:** Mais d'avoir eu l'idée de peut-être construire un truc pareil soi-même, je trouve ça intéressant, tu te donnes à fond, comme tu l'as fait dans les vidéos sur les retards, mais tu n'en es pas encore là.

[00:30:56] **Alois Rettenbacher:** Oui, j'ai demandé à un concepteur en Suisse, il m'a dit qu'ils l'avaient apparemment fait pour quelques pilotes d'essai, mais qu'ils ne le feraient jamais si quelqu'un venait leur demander de fabriquer un truc pareil. Ce ne seraient pas des récits d'expérience, et à part ça, j'ai aussi entendu parler d'un autre concepteur qui aurait fait quelque chose de similaire, mais je n'en ai plus entendu parler depuis et je ne me sens pas légitime pour inventer un truc pareil, parce qu'il y a des gens plus intelligents ou il faudrait qu'il y ait un rigueur quelque part qui a aussi beaucoup d'expérience, un fabricant de sellette qui aurait peut-être de l'expérience sur les erreurs de saut, ce serait certainement une chose très intéressante. Le côté juridique est une autre histoire, parce que je crois que c'est en fait autorisé pour le Ritter en dessous, pour le standard Retter, et un vrai expert m'a expliqué un jour que c'est aussi très discutable juridiquement de se séparer, donc ces systèmes de base, que c'est en fait interdit par définition.

[00:31:55] **Lucian Haas:** Donc dans l'espace aérien, tu n'as pas le droit de jeter quoi que ce soit ? Probablement pas. Enfin, tu te sépares de ton aéronef, en gros au moins de l'un d'eux, et tu continues de voler avec l'autre.

[00:32:04] **Alois Rettenbacher:** Un planeur peut aussi s'éjecter.

[00:32:09] Parce qu'en fait, il s'agit de mettre en œuvre le mieux possible ce qui est possible quand il s'agit de sécurité. Et je pense que si on est vraiment dans une situation de danger, la priorité absolue, c'est d'en sortir, et pas comme le prévoit la loi. La situation légale devrait suivre l'aspect sécuritaire et ne pas être empêchée par l'aspect sécuritaire parce que la loi est ainsi.

[00:32:29] **Lucian Haas:** L'une des difficultés lors d'un lancer de sauvetage, ou plus généralement avec toute la problématique du sauvetage, c'est aussi de réussir à sortir le sauveteur du tout premier coup. Je veux dire, tu as probablement toujours travaillé avec un sellette standard, avec lequel tu as fait tous tes tests et qui a probablement bien fonctionné pour toi. Est-ce que tu as quand même des conseils à ce sujet, ou est-ce que tu as suivi une courbe d'apprentissage sur la meilleure façon de sortir et de lancer un sauveteur de son sellette ? Nous

[00:32:53] **Alois Rettenbacher:** on l'a essayé. Il y a ces théories sur le lancer ciblé et tous ces aspects. Personnellement, je n'y crois pas. Mais ça ne veut pas dire que je connais mieux la chose. Parce que je pense que dès que cette situation de choc survient, je ne me sens pas capable de vérifier, par exemple maintenant, c'est très difficile. Comment est la situation ? Dans un cas normal, s'il n'y a pas de collision, j'ai mémorisé mon geste de sauvetage et je veux le lancer d'un coup avec la plus grande énergie possible juste au-dessus de l'horizon. C'est le lancer ciblé. Je l'ai essayé et on l'a essayé.

[00:33:32] et la plupart du temps, tu as le retendeur et ensuite tu as cette suspense de connexion vers le retendeur. Et quand ça part en tourbillon comme ça, réussir à obtenir un effet de balancier dessus, je trouve ça incroyablement difficile. Alors personnellement, je suis arrivé à la conclusion que si je lance mon Rogalo standard en position assise dans le sellette, alors je m'agrippe et je le lance d'un coup avec toute mon énergie au-dessus de l'horizon. Les autres trucs, comme le lancer de jambe ciblé ou autre, j'aurais d'abord dû voir ça fait par quelqu'un, mais je ne peux pas imaginer que ce soit possible.

[00:34:03] **Lucian Haas:** Je veux dire, le lancer de jambe ciblé n'est, en fin de compte, même en théorie, vraiment pertinent que lors de mouvements de rotation similaires à des rotations de type "sattel", où tu te dis : d'accord, là se trouve mon aile et je devrais normalement lancer mon sauveteur le plus loin possible en sens inverse, pour qu'il ne reste pas bêtement en bas sans pouvoir s'ouvrir du tout parce qu'il n'y a aucune tension.

[00:34:23] **Alois Rettenbacher:** Ce serait par exemple un super défi pour les jeunes pilotes ou pour les pilotes qui s'y intéressent un peu,

[00:34:32] par exemple celle de Paul Taggart, qui a été projetée dans les suspentes comme un sauveteur conscient, et ce serait vraiment génial de tester ça en mer avec un gilet de sauvetage et un bateau. Lancer le sauveteur et essayer ça une fois. Tester les différentes configurations avec des suspentes plus longues, plus courtes, un lancer de jambe ou si l'énergie d'un lancer ciblé avec une traction suffit, parce que le point de pivot se trouve entre l'aile et le pilote, pour que l'énergie soit suffisante pour le projeter par-dessus, que la probabilité d'avoir un enchevrement de sauveteur soit faible. Ou est-ce que c'est même pas possible ? Ce seraient toutes des choses qu'on devrait tester, faire des vidéos et les mettre sur Internet, parce que je pense qu'on peut tous apprendre les uns des autres.

[00:35:13] **Lucian Haas:** Il existe, du moins en phase de développement, des systèmes où tu peux dire que je dois juste, pour simplifier, appuyer sur un bouton ou tirer sur une petite poignée et alors, dans mon compartiment de secours, il y a une cartouche de CO₂, un peu comme les systèmes d'airbag, mais sans le truc explosif, c'est vraiment juste le gaz qui fait gonfler et

[00:35:32] **Alois Rettenbacher:** alors ça devient

[00:35:32] **Lucian Haas:** le sauveteur qui a simplement été projeté hors du compartiment de secours avec une grande force. Est-ce que tu trouverais ça intéressant ?

[00:35:41] **Alois Rettenbacher:** C'est sûr aussi intéressant. La question que je me pose, c'est que tout ça existe déjà. Avec le matériel de bureau, avec les compresseurs et les mélanges air-eau. Est-ce qu'on peut encore transporter ça dans la cabine ? Est-ce qu'on peut le transporter dans la voiture ? Combien d'accidents y aura-t-il parce que tu es dans la voiture et que le truc s'enclenche ? Est-ce qu'un seul homme peut le sortir, ou comment ça marche ? Ça tire quelque part et ce sont toutes des questions : qu'est-ce que ça apporte et quel est le risque de blessure ? Exactement comme pour les trépanes, ils apportent quelque chose, mais j'ai aussi le risque d'une mauvaise utilisation. Si, par exemple, en hiver je suis dans la neige et qu'il y a une légère couche de glace au-dessus, il peut arriver que si on ne verrouille pas ces pinces rouges, qu'on ait une ouverture accidentelle. Je l'ai déjà vu moi-même. Il y en a un qui a perdu les deux peu après le démarrage, mais c'était à 1 mètre de hauteur.

[00:36:28] Il a eu beaucoup de chance. La question avec tous ces systèmes est de savoir quels sont les atouts, c'est-à-dire quels sont les avantages positifs d'un système, et quels sont les inconvénients potentiels à mettre en balance. C'est intéressant dans tous les sens, je pense, techniquement.

[00:36:42] **Lucian Haas:** Même si tu n'es pas l'expert absolu, ou comment dire, l'expert absolu, mais je suis le profane qui s'est beaucoup documenté et qui a beaucoup testé. On pourrait peut-être passer rapidement en revue les systèmes de

secours typiques et tu pourrais me donner ton évaluation en tant que profane, pas pour parler à tout le monde. Là où tu dis, oui, j'ai déjà une opinion là-dessus. Simplement les différentes constructions que nous avons. Commençons par la plus classique, le voile. Qu'est-ce que tu dirais là ? Est-ce que c'est encore pertinent aujourd'hui d'acheter un voile ? Ou est-ce que tu dirais toujours, non, ça

[00:37:15] **Alois Rettenbacher:** est en fait dépassé ? J'ai vu tellement de voiles ronds qui oscillent ou pas, qui oscillent parfois et pas d'autres fois. Donc personnellement, je n'en prendrais pas. Mais ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas probablement de très bonnes constructions, mais je ne peux pas commencer par ça, ou alors pour quoi ai-je choisi ? Donc j'ai choisi délibérément Rogallo, pour le système Bass, et pour le sauveteur frontal et le sauveteur secondaire dans le système Bass, j'ai pris chez Dani Lorenz ces formes triangulaires. X2 et le directionnable, je crois qu'il s'appelle Triangle.

[00:37:50] **Lucian Haas:** Et tu les installes dans les différents sellettes ? Ou c'est ce que tu utiliserais ?

[00:37:56] **Alois Rettenbacher:** Exactement. D'après l'expérience que j'ai personnellement acquise — ce qui ne veut pas dire que j'aurais plus d'expérience, mais avec mon niveau de connaissances actuel — j'ai choisi ces systèmes. Donc

[00:38:07] **Lucian Haas:** d'abord pas de voile rond, mais un voile de quelque sorte angulaire alors. Et il y aurait alors les voiles en croix classiques ou alors les voiles triangulaires possibles, soit en construction classique pour pouvoir descendre verticalement, soit le voile triangulaire, ce serait alors le système Rogallo, où tu as une propulsion vers l'avant intégrée que tu peux aussi piloter.

[00:38:30] **Alois Rettenbacher:** Alors, je n'ai pas du tout ces voiles en croix, ou plus du tout,

[00:38:35] parce que je ne le trouve pas très sympa. Et j'ai testé ce X2, cette forme triangulaire de Dani Loritz, et j'ai essayé de mesurer avec mes moyens si elle a une progression vers l'avant ou non. Je n'ai rien fait de spécial, j'ai accroché un ruban de signalisation léger quelque part sur l'élévateur et j'ai regardé comment je descendais. Si ça part en haut de façon abrupte, un peu comme une traînée de fumée, alors sur la carte, je vais verticalement vers le bas et si elle est à 45 degrés par rapport aux suspentes, alors j'ai une progression vers l'avant. Et là, j'avais une bonne confiance dans la stabilité du pendule et dans le fait que je n'avais pas de progression vers l'avant. C'est pour cette raison que j'ai choisi celui-là, et il y a même cette option pour laquelle les élévateurs sont différents, là où on peut générer une légère progression vers l'avant d'environ 10-12 km/h, si on a encore le temps de l'activer.

[00:39:23] Et je l'ai prise simplement parce que, selon ma logique qui peut être erronée ou incomplète, le potentiel des positions en ciseaux n'est pas si grand. Donc, si la voile n'a vraiment aucune progression vers l'avant d'un point de vue constructif. C'est par exemple un inconvénient que je vois avec le système Rogallo, que je vole en sellette de distance, et pour cette raison, je préconise ou j'ai pris la décision pour moi de ne voler ce système Rogallo que si je peux me détacher sur la voile principale via des mousquetons de séparation connectés au Speed System. Parce que j'ai déjà vu des cas dans la réalité où le ramener ou déformer la voile n'était tout simplement plus possible. Il y avait juste un long twist dessus. Et là, tu ne pouvais plus rien faire.

[00:40:06] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que les voiles en croix ne te plaisent pas trop. Là, c'est une histoire émotionnelle, basée sur tes sentiments. Mais pourquoi est-ce que ça t'est resté en tête que les voiles en croix ne te plaisent pas ? Est-ce parce que tu as atterri sur le toit avec un voile en croix et que c'est devenu un mauvais souvenir ?

[00:40:23] **Alois Rettenbacher:** Peut-être bien. C'est vraiment difficile à dire. Elles ont évidemment des vitesses de descente plus faibles et en général, tout se passe très bien. Mais je veux simplement pouvoir contrôler la progression vers l'avant. Et maintenant, si je passe par exemple au-dessus d'une grande prairie et que je fais une manœuvre quelconque, là où je peux mal tourner à un moment donné, je veux simplement savoir d'avance que je vais bien arriver en bas et que je ne vais pas finir par voler n'importe où avec une finesse dont personne ne connaît la valeur, parce que ça n'est pas mesuré. Donc, c'est probablement plutôt une histoire émotionnelle pour moi. Bien sûr, ce sont de super voiles de secours. Ils sont absolument stables en pendule. À cause du pendule, donc ces vieux voiles ronds qu'il y avait, quand je me rappelle à quel point la sensation était horrible quand on pendulait vers le bas. C'était une sensation tellement pénible et il y avait tellement de vitesse associée à ça.

[00:41:09] Et quand on a essayé au-dessus de la mer, ces positions de cisaillement que j'ai provoquées délibérément, et sept mètres, ça a l'air peu, mais c'est tellement rapide. Et quand on... on part toujours du principe que je fais ça au-dessus de la mer, mais dans la réalité, tu descends quelque part sur une piste de ski, où il y a peut-être encore un canon à neige ou quelque chose comme ça. Et tu ne veux surtout pas planer sur le canon à neige. Exactement. Oui, donc c'est plutôt une question de ressenti. J'ai juste l'impression que avec le Rogalo, je ne coule pas beaucoup non plus. Mais je peux encore le contrôler. Et quand je fais maintenant la balance, les caractéristiques de vol, les physiques d'un Rogalo et d'un voile croix, là où je dis qu'il y a peut-être des situations de vol ou des propriétés qui sont peut-être similaires. Peut-être que le Rogalo plane un peu plus. Mais j'ai encore les caractéristiques et l'option de le contrôler.

[00:41:54] Et je me retrouve à environ 3,5 ou 3,4 mètres avec nos températures et à cette altitude. Je trouve que j'ai plus de possibilités là-dedans. Mais j'ai aussi un gros inconvénient, et c'est le potentiel de mise en écharpe. C'est quelque chose que je dois empêcher très rapidement. Et il se peut que je ne puisse plus le faire parce que je n'ai plus le temps ni l'altitude. Ça veut dire que chaque système a ses avantages et ses inconvénients. On ne peut pas choisir si on a besoin du déploiement à 1000 mètres ou à 100 mètres du sol. Ça veut dire que mon système Rogalo peut devenir un désavantage s'il est trop proche et que je n'ai tout simplement plus le temps d'empêcher la mise en écharpe et de me séparer. Ça veut dire que le facteur chance reste toujours présent, et je pense qu'on en a toujours besoin avec les systèmes de secours.

[00:42:40] Et alors, on peut se demander s'il ne serait pas plus raisonnable d'avoir un système de secours qui n'aurait pas ces inconvénients. Et c'est une question que chacun doit peser par lui-même. Je n'ai pas non plus trouvé de chemin rationnel. Pour moi, c'est plutôt une décision basée sur l'instinct, la raison pour laquelle j'ai choisi ce que j'ai.

[00:42:58] **Lucian Haas:** Eh bien, le sujet du parachute, je veux dire, ça t'a énormément occupée. Mais pour beaucoup de pilotes, c'est plutôt un sujet secondaire. Ils vont peut-être à l'école de pilotage et là, l'école leur vend un équipement, leur dit : « Écoute, voilà l'équipement complet, on va y mettre le parachute », et alors les élèves ou les pilotes formés espèrent ne plus jamais avoir à le mettre eux-mêmes, mais ils le donneront peut-être à quelqu'un pour qu'il le prépare, ou ils feront peut-être un cours de pliage pour apprendre à le faire eux-mêmes, et ils le replieront peut-être encore. Mais c'est la seule fois où je suppose que je vais voir le parachute de mes propres yeux, sinon je ne veux pas du tout m'en occuper. Mais beaucoup font abstraction de ça et de ce que tu dis, les procédures opérationnelles standard, donc le fait de se demander consciemment : « Qu'est-ce que je veux faire, au juste ? » J'ai l'impression que beaucoup ne s'en soucient pas vraiment.

[00:43:43] Comment pourrait-on faire en sorte que, au sein de la communauté des pilotes, on en parle beaucoup plus, ou qu'on s'entraîne et qu'on se forme davantage, y compris mentalement, dans ce sens-là ?

[00:43:51] **Alois Rettenbacher:** On pourrait, par exemple, modifier la formation de sorte que pour l'autorisation de vol en cross-country, ou selon le pays où l'on se trouve. Chez nous, ça s'appelle autrement, vous avez les licences A-B ou ça s'appelle différemment chez vous. On pourrait par exemple instaurer un cours SIV obligatoire avec lancer de sauveteur lors de la formation. On pourrait le faire au niveau législatif. Ou alors, on peut faire appel à la responsabilité individuelle. Au fond, ce sont des adultes responsables qui pilotent. Et s'ils ne veulent pas se soucier de ces choses-là, c'est leur problème. La formation en général, par rapport à par exemple Falschem, je dirais qu'elle est très sommaire. Je suis allé une fois sur un site de saut à Falschem et j'ai vu qu'on contrôlait quelqu'un qui n'avait pas sauté depuis longtemps.

[00:44:38] On lui a montré des images et il a dû montrer immédiatement quelles étaient ses procédures opérationnelles standard. Ça m'a beaucoup surpris ou plutôt très positivement impressionné. Et ça m'intéresserait, par exemple au décollage, de demander aux gens : « Est-ce que je peux regarder ton sellette et vérifier si le retter sort vraiment ? » J'ai été une fois en direct en Suisse, il y en a eu un qui s'est crashé, il a essayé en vain de sortir les deux retters. Les deux étaient des splints, ils étaient encore métalliques, tellement rouillés que la rouille avait soudé le splint à la boucle, qu'il était techniquement plus possible de lancer les retters. Et tout le monde connaît ces histoires de retters coincés, où il y a des serre-câbles à l'intérieur, des clés Allen encore dedans, des retters emballés dans du plastique à l'intérieur. Donc, tu as parlé de négligence, c'est absolument ça.

[00:45:26] **Lucian Haas:** Je connais aussi l'exemple d'un pilote qui est arrivé au cours SIV, là il faut tirer, oui une fois là, enfin pas en l'air, mais encore pendant la préparation, pour voir qu'il y a un Retter à l'intérieur et qu'il peut en sortir et

tout, et ensuite ils le réemballent. Et puis il a voulu le tirer et il n'arrivait pas à le sortir, il n'arrivait pas à le sortir, et puis on a regardé et on a vu qu'il avait mis une toute petite épingle de sécurité dedans, en partant du principe qu'il pouvait la retirer facilement parce qu'elle est si petite et fragile, parce qu'il disait que ça lui arrivait souvent que le compartiment du Retter s'ouvre tout seul, ça l'avait toujours dérangé parce qu'il ne pouvait pas assembler correctement le tout lui-même, alors ils se sont tous mis à se taper les mains sur la tête. Est-ce que tu as quand même essayé après l'avoir fait, pour voir si ça sortait ou pas ? Non, il ne l'a pas fait, ça n'a été remarqué qu'au cours SIV.

[00:46:16] Mais s'il était arrivé en plein vol, dans une situation d'urgence, ça aurait été fatal, probablement pour le pauvre type, ça se serait terminé comme ça.

[00:46:24] **Alois Rettenbacher:** Quelqu'un qui entend ça pourrait peut-être en conclure : « Je vais aller sur l'eau une fois, dans le cadre d'un cours SIV », ou « Je vais demander lors d'un cours SIV existant : "Dis, j'aimerais bien descendre avec un sauveteur" », parce que ça crée beaucoup de sympathie. C'est notre ami, on n'a pas besoin d'avoir peur de lui, parce qu'alors on n'a même pas besoin de s'en préoccuper. Et c'est notre potentiel sauveteur, on devrait y réfléchir parce que tu as mentionné au début quels sont les arguments principaux. Est-ce que 200 grammes sont vraiment décisifs pour moi ? Est-ce que j'ai vraiment besoin d'un sauveteur qui pèse 910 grammes au lieu de 1100 grammes ? Ce sont 0,2 litres, qu'on peut peut-être retirer, ou qui retient moins d'eau, ou si on sait ce que ça fait sur un petit sauveteur, même de descendre sur l'eau, et qu'on l'a expérimenté une fois lors d'un cours SIV, alors on échange. J'ai très souvent entendu parler d'amis qui ont fait ça, et j'ai immédiatement échangé mon sauveteur.

[00:47:16] Alors, essayez simplement, prenez confiance en notre potentiel sauveteur, ça permet juste de créer un lien de confiance. Et ce, dans les conditions les plus sûres possibles : gilet de sauvetage, lac, avec radio, avec un bateau, il ne pouvait pas se passer grand-chose, essayez juste.

[00:47:32] **Lucian Haas:** Une chose qui, je crois que c'est aussi décrit dans ta première vidéo, mais dont on parle très peu en général chez les pilotes, c'est aussi, je dirais, de rester vigilant lors de l'achat du dispositif de sauvetage, surtout en ce qui concerne son attache. Comment est-on suspendu dans le sellette quand on est accroché au dispositif ? C'est l'attache par l'épaule, mais quand on est suspendu dans le sellette, ça tire vraiment le sellette vers le haut à l'arrière, et on se retrouve parfois dans une position très, très inconfortable, ou parfois même vraiment coincé d'une certaine manière dans le sellette là-dedans. On ne peut parfois, je pense que tu l'as aussi vécu, pas du tout lever la tête parce que le sellette appuie peut-être contre le casque à l'arrière, ou on a un casque avec une sorte de bosse à l'arrière parce qu'on se dit que c'est aérodynamique, mais lors du lancer du dispositif, quand ça tire vers le haut à l'arrière, ça pousse le casque vers le bas au point qu'on ne voit plus rien parce qu'il est quasiment poussé devant les yeux, enfin, j'ai déjà eu ce genre de témoignages.

[00:48:21] Est-ce que tu as fait attention à ça lors de l'achat de tes sellettes, avant, en disant : « Écoute, j'achète ton sellette, mais je veux mettre un simulateur, tirer une fois sur le harnais de secours à l'arrière et voir comment je vais être suspendu dedans ? »

[00:48:34] **Alois Rettenbacher:** Pour ce qui est du contrôle de compatibilité, par exemple, j'ai reçu les Rettergriffe maintenant, je l'ai toujours fait et je l'ai testé en pratique, et il y a déjà de super différences. Celui où l'axe est super, le Advance Lightness que j'ai en tête, il était super parce qu'il y a simplement ces facteurs : même quand on sait déjà que, par exemple, ces Beingurte peuvent couper et que ça fait mal entre les jambes, ça t'empêche tout simplement de faire d'autres réactions, parce que tu ressens d'abord la douleur ou le casque te presse, comme tu l'as décrit là, ça gêne. Donc ce serait aussi, j'ai écrit une fois à un fabricant de sellette que je trouvais ça super, c'était le Advance, que le sellette soit si confortable au niveau du Retter parce que c'est vraiment logique, et je suis tombé là-dessus, je ne sais pas si c'est une décision consciente, s'ils l'ont délibérément intégré dans la conception, mais je trouve ça incroyablement important, ces clips qu'il y a là, ils m'ont parfois donné l'impression que, enfin, ça

[00:49:30] ... te fait encore plus peur et génère du stress, ce dont on n'a absolument pas besoin. Donc je trouve que ce sont des choses très simples à corriger. Il y avait aussi cet Anglais qui a fait ces super tests avec les Rettergriffe. Je trouve ça incroyablement bien quand les gens font ce genre de choses et que les constructeurs les reprennent, par exemple, c'était quoi le message, que le Rettergriffe reste vraiment sur chaque sellette ?

[00:49:50] **Lucian Haas:** Il devrait être assis le plus possible sur la hanche, parce qu'on se saisit automatiquement de la hanche, comme pour un revolver, un Colt ou autre chose, je ne sais pas si c'est intégré chez l'humain, mais qu'on se dise : OK, je me place là et il devrait aussi y être assis si possible, et pas trop en avant sur la jambe, parce qu'on ne tape pas automatiquement là-dessus, on va d'abord chercher la hanche et on aura déjà perdu cinq secondes, ce qui peut être crucial dans un sauvetage en pente raide ou quelque chose du genre, ou simplement générer un stress supplémentaire qui manque peut-être pour exercer la force nécessaire. Tu viens d'évoquer les clips, juste pour qu'on puisse se représenter : il s'agit de ces boucles de poitrine, comme sur un sac à dos, qu'on a devant pour que les bretelles ne glissent pas, et c'est peut-être aussi un conseil pour les gens qui ont un sellette, là où on peut les régler en hauteur ; chez certains, surtout chez Woody Valley je crois, elles sont même assez solidement cousues désormais, délibérément pour ne pas pouvoir les remonter trop haut, pour que lors du sauvetage, ça ne glisse pas vraiment jusqu'en dessous du menton et que ça agisse enfin, comme tu l'as dit toi-même, mais qu'on fasse attention soi-même à les placer le plus bas possible sur son sellette, enfin à les fixer ou...

[00:50:58] à pousser, pour que, quand on est suspendu à l'arrière à ces suspentes de secours, ça ne nous remonte pas vraiment jusqu'en dessous du cou.

[00:51:07] Et pour ça, c'est une chose, je m'en étonne toujours, il y a tellement de clubs qui font aussi ce qu'on appelle de l'entraînement au sauvetage, et ils font toujours de l'entraînement au sauvetage où ils projettent le secouriste dehors. Mais je n'ai jamais vécu d'entraînement au sauvetage, ou du moins vu dans certains clubs qui l'ont fait, où l'entraînement au sauvetage inclurait : « Écoute, on va aussi te suspendre à tes suspentes, juste là dans ton sellette, pour que tu sentes comment c'est d'être suspendu au secouriste. » Juste pour la situation de suspension, pour pouvoir remarquer par exemple : « Ah, mon harnais est probablement beaucoup trop haut » ou « Ah, ça me coupe les jambes ou entre les jambes », que le sellette est assez mal conçu à cet endroit, que peut-être un autre serait mieux. Donc, il me manque un peu la possibilité de tirer des conclusions sur la sensation propre du pilote lui-même.

[00:51:57] Est-ce que vous faites ça chez vous ?

[00:51:59] **Alois Rettenbacher:** Alors, j'en ai besoin, mais je l'ai aussi fait avec des amis, mais ce serait tellement bien si des gens qui ont entendu ça mettaient en œuvre cette idée intelligente et le faisaient une fois lors d'un entraînement de sauvetage. Parce que d'habitude, ils attendent dans la file jusqu'à ce que ce soit leur tour, et on pourrait alors monter une deuxième structure où on essaierait précisément ça. Je trouve donc que c'est une idée très intelligente.

[00:52:16] **Lucian Haas:** Oui, il y a beaucoup de formations de sauvetage, au moins dans notre région, elles ont toujours lieu dans des gymnases. Et dans la plupart des gymnases, quand on y fait de la gymnastique, il y a par exemple des barres parallèles ou quelque chose comme ça. Et si on installe les barres parallèles, on peut pratiquement lancer la suspente de sauvetage par-dessus à l'arrière, puis deux personnes tirent quelqu'un vers le haut derrière, et celui de devant reste juste suspendu, il doit juste être à cinq centimètres du sol pour qu'il ressente d'abord la sensation de suspension et voie comment le sellette remonte le long du corps. Par contre, je crois que je ne l'ai vu qu'une seule fois chez quelqu'un, et ce n'était même pas une formation de sauvetage officielle, qui a essayé ça une fois. Mais je n'ai pas encore vu que c'était fait régulièrement comme ça. Dans tes vidéos que tu as faites, tu as aussi fait une vidéo, je crois que ça fait même deux heures et demie ou quelque chose comme ça, où tu as interviewé toute une série d'experts, de la sécurité, des formateurs en sécurité, mais aussi des constructeurs de structures de sauvetage, justement Dani Loritz,

[00:53:04] et, ah, comment il s'appelle déjà, celui de High Adventure ?

[00:53:07] **Alois Rettenbacher:** U.S. Hari.

[00:53:08] **Lucian Haas:** Exactement, U.S. Hari, je l'ai d'ailleurs déjà eu dans mon podcast. Il y a un podcast qui s'appelle Der Rettertester, j'y avais U.S. Hari, et il y a beaucoup parlé de son développement en tant que secouriste. Est-ce que tu as eu l'impression, à travers ces discussions avec les experts que tu as reçus, que sur certains points ils se contredisaient même ? Est-ce qu'il y a peut-être des philosophies ou des visions différentes sur ce que serait le secouriste idéal ou la forme idéale d'une intervention de secours ?

[00:53:34] **Alois Rettenbacher:** J'ai assisté à une table ronde une fois et j'ai remarqué que c'était très humain et qu'il y avait énormément de...

[00:53:41] des divergences d'opinions, mais qui ne sont pas vraiment portées par l'argumentation, mais plutôt par des opinions ou des affinités. Je ne vois rien de précis pour le moment. En fait, j'en ai plutôt appris davantage et j'ai probablement généré encore plus de questions. Mais rien de frappant, rien de majeur ne me saute aux yeux, où je pourrais dire que...

[00:53:59] **Lucian Haas:** se contredisent. Et pour la vidéo de 2016, celle où vous avez testé sept différents modèles de secours, je crois, au-dessus de votre lac, le lac d'Ossiach, vous l'avez faite avec Nico de l'école de vol de Salzbourg, je pense. À la fin, vous avez annoncé que vous vouliez faire une autre vidéo, un autre format, et vous l'avez appelée "Race to the Ground". Mais je n'ai jamais vu cette vidéo, je crois. Est-ce que j'ai raté quelque chose ? Vous l'avez faite et quel était le but ?

[00:54:23] **Alois Rettenbacher:** On l'a fait, oui. On avait trois secours de conception identique. C'étaient les Companion, les SQR, et on a vérifié qu'on pesait tous la même chose pour essayer de déterminer la vitesse de descente. On a voulu un comportement de pilote parfait, donc position de décrochage, séparation aile et aile principale, et on a provoqué volontairement une position de décrochage pour voir à quel point c'était différent. Ça a un peu mal tourné parce qu'on a perdu une bouée d'un des pilotes. Je suis sorti avec une vieille aile, je pensais que je n'allais pas réussir à traverser le lac correctement. Du coup, on a pu déduire certaines choses, générer plus de données. Et on avait mesuré à l'avance comment la vitesse de descente variait pour les deux. Je crois que j'ai provoqué la position de décrochage.

[00:55:08] et Nico a, je crois,

[00:55:12] la voile principale autant que possible déformée par les freins. Et on a regardé comment varient les vitesses de descente. Par contre, je ne me rappelle plus par cœur.

[00:55:18] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est en ligne ? Je ne l'ai pas trouvé moi-même. Je crois que oui. Alors, il faudra peut-être chercher un peu mieux. Si je le trouve ou si tu le trouves, je mettrai le lien dans les notes de l'épisode, c'est sûr. Je

[00:55:30] **Alois Rettenbacher:** Je crois avoir une liste, une playlist, où ils sont tous répertoriés. Du premier au dernier test. OK. Je dois encore regarder ça. Une chose m'est revenue, ce qui serait très important pour moi. Oui, super. J'ai probablement oublié quelques trucs. À savoir un couteau. Je le prendrais absolument avec moi. Il ne faut pas forcément penser à des scénarios à la James Bond. Mais j'ai entendu des histoires de gens qui ont perdu leur jambe. Ils avaient un suspense autour de la cuisse lors d'une ligne d'arbre et n'étaient pas capables de l'enlever. Et ils ont perdu leur jambe à cause de ça. Parce que le sang a été coupé pendant une demi-heure ou une heure, un truc comme ça. Et c'est tellement bête. Et un petit couteau de type Leinenkarp, je pense que ça serait toujours utile.

[00:56:10] **Lucian Haas:** De plus en plus de fabricants de sellette passent aussi à l'intégration automatique d'un petit couteau dès le départ, ou alors il est fixé au cockpit ou quelque chose comme ça. Ce sont en tout cas des solutions absolument sensées. Là, je viens aussi de me rappeler ce que je voulais te demander à l'instant. Parce que tu as dit que oui, tu as essayé de provoquer la position en ciseaux ou que l'autre l'a fait avec les freins. Parmi tous les tests que tu as faits et aussi les conseils que tu as reçus et que tu as certainement réessayés, qu'est-ce que tu recommanderais le plus aujourd'hui au pilote ? Comment peut-on désactiver au mieux son aile, enfin désactiver au mieux son aile principale, pour qu'elle perturbe le moins possible l'aile de secours ?

[00:56:53] **Alois Rettenbacher:** Alors, personnellement, avec le Rogalo, la question de savoir comment le séparer ne se pose pas. Si ça se passe de manière contrôlée, je le lâcherais juste avant l'atterrissage, parce qu'en raison de l'absence d'effet de frein du voile principal, tu as moins de descente. C'est le cas pour le Rogalo. Si c'est un voile où il est possible de tirer constructivement après un B-Stall, je trouve que c'est la manière la plus sympa, parce que c'est réalisable d'une seule main et que tu as l'autre main libre. C'est bien sûr seulement de la théorie, si c'est possible. Il y a des voiles où ce n'est plus du tout possible. Si maintenant les voiles B sont des deux lignes, je pense que ça ne passe plus que par les freins. Et le "reinholen", personnellement, je ne l'ai pas trouvé très sympa. Je ne l'ai fait qu'une seule fois et j'ai coupé le voile avec, parce que

[00:57:39] quand on se déplace dans l'espace aérien à cette vitesse, il faut réussir à ramener ses 22, 25 mètres carrés.

[00:57:47] **Lucian Haas:** C'est une vraiment longue traînée qui pend là, et tu essaies de la rattraper, et c'est la...

[00:57:52] **Alois Rettenbacher:** une vraie force dont tu as probablement besoin. Et ça ne fonctionne pas vraiment comme ça, ça ne me plaît pas du tout. En fait, ce qui me plaît le plus, par exemple avec mon Delta que je pilote, c'est que ça marche super bien avec le Pistol. Et pour le M7, j'ai de toute façon la Rogalo à l'intérieur avec le mousqueton de séparation, là je séparerais, mais je garderais toujours les freins par exemple dans une main ou la Rogalo et j'essayerais ensuite de la lâcher de manière contrôlée. Et sur les deux ou trois dernières Rogalo que j'ai lâchées, ça a toujours bien fonctionné. J'ai essayé une fois d'atterrir en étant relié, ça a aussi bien fonctionné. Mais bien sûr, ça suppose à nouveau des conditions de laboratoire parfaites.

[00:58:29] **Lucian Haas:** Tu as déjà essayé de détacher d'un seul côté, pour que ça se mette à flotter comme un drapeau ? Oui,

[00:58:36] **Alois Rettenbacher:** Déjà. Mais là, ça s'est arrêté devant moi et j'ai tout de suite séparé le deuxième côté. Je ne peux rien dire là-dessus. Ce qui représente encore un peu de danger quand on sépare d'un seul côté, je crois, ce sont les contre-pièces des mousquetons de séparation. Je l'ai déjà vu en direct, si elles te tombent dans la figure, dans le pire des cas probablement, non ? Ou dans le Rogalo et restent coincées dans le Rogalo. J'ai des vidéos où des gens les ont lâchées sans les éjecter de manière contrôlée. Ce chargement avec les pièces métalliques est une source d'erreur énorme, parce qu'elles peuvent rester coincées en haut dans les suspentes au niveau du Rogalo. Si ça arrive de manière asymétrique, tu as un effet de rotation, donc ça tourne et toute la maniabilité est perdue. Donc ça doit aussi fonctionner de manière contrôlée. Ce sont tous ces aspects qu'il faut maîtriser quand on a des fonctionnalités techniques comme les mousquetons de séparation.

[00:59:22] Ce qui peut être un énorme avantage en cas d'urgence, mais qui comporte évidemment aussi des inconvénients.

[00:59:30] **Lucian Haas:** Laissons de côté le côté "sauvetage" pour l'instant. On a déjà bien avancé dans le temps. Alors, changeons complètement de sujet pour parler de quelque chose de plus positif. J'ai vu que tu as aussi un projet spécial, différent. Ça s'appelle Grenzenlos Fliegen, que tu as initié. De quoi s'agit-il ?

[00:59:50] **Alois Rettenbacher:** Grenzenlos Fliegen est un projet où nous permettons à des personnes qui ont des difficultés dans la vie de vivre le cadeau de pouvoir voler. C'est le cas pour des enfants et des adultes, avec des handicaps mentaux ou physiques. Cela va des personnes paraplégiques aux patients en soins palliatifs qui ont peut-être encore un souhait ou qui veulent simplement aller voler. Tout cela est né de l'idée de base d'un ami. L'idée de base est simple : nous avons une conscience très forte de notre privilège de pouvoir faire du parapente. C'est l'un des plus vieux rêves de l'humanité. Il faut que tellement de facteurs s'alignent pour que ce soit possible. Il faut pouvoir se le permettre. Il faut être en bonne santé. Dans d'autres pays, ce n'est pas possible du tout. Cela signifie que rien que par les facteurs qui nous touchent et qui nous permettent de le faire, nous sommes très privilégiés à l'échelle mondiale.

[01:00:42] Dans notre monde occidental, en Europe centrale, les besoins fondamentaux sur le plan matériel sont vraiment très bien couverts. Si on a un problème maintenant, si on est confronté à une grave maladie, la médecine ne peut pas tout faire, mais elle en fait beaucoup chez nous. Avec ce projet Grenzenlos-Fliegen, on voulait donner à ces personnes quelque chose que l'argent ne peut pas acheter. La joie de vivre et la gratitude. Ce furent des moments incroyablement beaux, où il y a eu des retours incroyablement touchants. Genre, quand les gens disent, encore et encore : « quand ça ne va pas, je regarde ça et je me rappelle ce beau moment ». C'est donc une tentative de partager notre joie de vivre, notre conscience, avec des gens qui n'ont pas les prérequis.

[01:01:26] **Lucian Haas:** Est-ce que ça tourne encore ou est-ce que vous l'avez fait pendant un certain temps ? Et est-ce que ça s'est arrêté ou est-ce que vous le faites toujours ?

[01:01:31] **Alois Rettenbacher:** Ça continue toujours, mais on a fini par arrêter de mettre les vidéos en ligne parce qu'on prenait toujours la musique préférée des gens, ce qui est déjà un bon point de départ. Si tu as des souvenirs enveloppés dans ta musique préférée, on les mettait en ligne et il y a eu des problèmes de licences et tout ça. Maintenant, ils récupèrent les vidéos comme ça et tout est basé sur du bénévolat, donc personne n'en tire d'argent. Ça se fait gratuitement et on a aussi fini par atteindre nos limites de capacité.

[01:02:02] **Lucian Haas:** Comment les gens vous trouvent ? Ils vous trouvent sur Internet et se disent : « Tiens, je vais les appeler, j'ai quelqu'un en situation de handicap ou un malade du cancer ou autre chose ». Ça veut dire qu'ils aimeraient bien voler, ou comment est-ce que vous vous rencontrez ?

[01:02:17] **Alois Rettenbacher:** Il y a un site internet qui s'appelle grenzenlosfliegen.net et oui, les gens l'entendent peut-être et donc ça s'est installé comme ça : les gens nous contactent par téléphone ou sur internet, nous envoient un e-mail et on regarde si c'est faisable. Bien sûr, on a commencé à établir certaines

[01:02:37] faire le tri, par exemple les sections transversales et les paralysies, ou une certaine plage de poids, ça devient tout simplement très compliqué au démarrage. Il faut alors des assistants de décollage expérimentés et ça rend les choses très difficiles. Donc, on fait ce qui est possible et ce qui ne l'est pas, on ne peut malheureusement pas le faire. Et s'il y a trop de demandes, on ne peut pas non plus le faire. Mais on fait de notre mieux.

[01:02:58] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as gardé pour toi les plus beaux moments que tu as vécus là-dedans ?

[01:03:03] **Alois Rettenbacher:** Cette conscience de voir à quel point les gens sont positifs, alors qu'en fait, on se demande pourquoi ils veulent encore vivre ou pourquoi ils s'en sortent, enfin, parfois on voit des destins, on se demande comment on peut seulement, comment on peut seulement supporter ça, et là on commence déjà à réfléchir un peu : est-ce que mes problèmes sont vraiment pertinents ? Et ce courage de vivre chez ces gens, c'est ça, pouvoir voir et vivre ça, c'est magnifique.

[01:03:27] **Lucian Haas:** Après de tels vols, quand tu voles à nouveau toi-même, enfin quand tu voles seul, est-ce que tu voles différemment ? Est-ce que tu le perçois peut-être autrement et est-ce que tu te dis vraiment : c'est un privilège ce que j'ai, au point de te dire à nouveau à ce moment-là : wow, là je réalise vraiment que c'est un privilège ce que j'ai ici. C'est vrai, oui.

[01:03:45] **Alois Rettenbacher:** Et la plupart des vols, je dois le préciser tout de suite, je ne les fais pas du tout. Je fais très peu de vols, la plupart sont faits par mon mentor, Chris. C'est lui qui a le plus d'expérience, il vole depuis une éternité et il y a à peine des pilotes qui ont plus de pratique qu'il n'en a. Chris quoi ? Chris Reiniger, c'est lui qui fait la plupart des vols. Donc moi, en fait, au début, j'ai fait quelques trucs administratifs, j'ai aidé au décollage, ou j'ai fait quelques vols aussi, mais à cause du temps... ça prend tellement de temps et lui, il prend vraiment le temps, ça peut durer des heures parfois. Parce que là, le vent de décollage ne convient pas, alors qu'il conviendrait, mais il faut que tout soit parfait. Donc en ce sens, je suis là, c'est en fait son projet et j'ai la chance d'y participer.

[01:04:29] **Lucian Haas:** Maintenant, tu habites ici au Bischling, juste à côté du train, tu peux monter directement, n'importe quand, entre guillemets, aller voler en gros. Est-ce que tu considères ça comme un grand privilège aussi ?

[01:04:38] **Alois Rettenbacher:** Incroyable, oui.

[01:04:40] **Lucian Haas:** C'est quoi le plus beau pour toi au Bischling ?

[01:04:43] **Alois Rettenbacher:** Ce qu'il y a de plus beau au Bischling pour moi, c'est que l'été comme l'hiver, c'est mon terrain de jeu. Le parapente, le ski, le vélo, la compacité des infrastructures, la protection contre le vent. Quand je le compare à d'autres sites de vol où tu dois monter quelque part en voiture, là tu as encore ta voiture en haut, et cette simplicité.

[01:05:02] Le fait de pouvoir s'envoler, donc le potentiel de distance, le massif du Tennegebirge, les petites et belles routes, la vue, le panorama. Je pense que le Bischling est, par sa compacité, le plus beau site de vol ou l'un des plus beaux au monde.

[01:05:16] **Lucian Haas:** Alors, tu habites ici, tu as grandi ici aussi, mais tu n'as commencé à voler qu'il y a 12 ans. Aujourd'hui tu as 37 ans, donc à l'époque tu en avais 25. Pourquoi, alors que tu as probablement déjà vu des parapentes depuis l'enfance ou l'adolescence, est-ce que tu n'as commencé que si tard, ou relativement tard ?

[01:05:36] **Alois Rettenbacher:** À cette époque, j'étais toujours à l'étranger ou souvent à l'étranger, donc je n'en ai pas vraiment eu l'occasion. Et je voulais toujours faire du vol à voile. Enfant, je faisais déjà de la construction de modèles réduits d'avions. J'ai toujours été fasciné par la façon dont un avion vole. Le vol à voile reste pour moi la discipline reine

de l'aviation.

[01:05:59] Je trouve ça tout simplement magnifique. La forme, l'esthétique et la performance, c'est tellement impressionnant. Et à 16 ans, je suis allé au terrain de vol à voile. Je voulais commencer à voler. Et j'ai tout de suite capté via la radio aéronautique à quel point c'était une discipline orthodoxe

[01:06:14] ...structure est. Et je me suis dit, alors je vais juste rester au modélisme. Je laisse tomber ça. Et pour moi, le parapente n'a jamais été une option, parce que le fait de piloter sur tous les axes, ça m'a tout simplement fasciné. Enfin, quand on fait voler un avion modèle en pente, quand on s'en occupe et qu'on joue avec, c'est juste tellement élégant. Et j'ai toujours eu cette impression qu'avec un barreur, on ne peut en fait que freiner à gauche et à droite. Et ça ne m'a jamais vraiment plu.

[01:06:37] **Lucian Haas:** Mais tu as sûrement aussi vu ici constamment des Akropiloten qui peuvent même faire des manœuvres que tu ne peux même pas faire avec un planeur sous cette forme. Oui, c'est vrai, oui.

[01:06:46] **Alois Rettenbacher:** Mais à ce moment-là, ma priorité, c'était simplement d'être à l'étranger. C'était plus important pour moi de quitter l'Autriche. Et de ce point de vue, ça correspondait parfaitement. Donc je suis content d'avoir commencé. Et qu'est-ce qui...

[01:07:02] **Lucian Haas:** qu'est-ce que le vol t'apporte aujourd'hui ?

[01:07:06] **Alois Rettenbacher:** Voler est tout simplement magnifique à tous les niveaux. Et il y a tellement de niveaux qui s'ajoutent à ça. La pleine conscience, la confrontation avec soi-même,

[01:07:17] l'euphorie, le respect, l'humilité. Quand on vole quelque part, par exemple comme en Suisse au printemps, vers 3000 mètres d'altitude, on se sent toujours si minuscule parce que les montagnes sont si grandes. Ou quand on vole une fois au-dessus du Tennengebirge, c'est tellement

[01:07:34] imposant. Et le changement de perspective. On voit les structures à un endroit, et quand on est au sol, on sait que c'est la structure politique, que c'est comme ça que fonctionnent les systèmes, la corruption, les réseaux d'influence. Quand on voit ça d'en haut, c'est juste un changement de perspective que je trouve incroyablement fascinant. Et oui, c'est comme une école de la vie. Par exemple, combiné aux tests de parachutes. Donc une telle épisode que je vais peut-être transformer en question, ou que je vais te poser concrètement, ou peut-être à un auditeur s'il connaît la réponse. J'ai fait un test une fois avec un système de base et j'ai d'abord fait un T-Bag où je me suis détaché, puis j'ai effectué les manœuvres que je sais faire. Et puis, dans une situation dynamique d'une manœuvre, j'ai séparé le système de base.

[01:08:24] Et tout ça, c'était une modification des conditions d'expérience en laboratoire, puisque j'avais déjà déployé des ailes de secours avant. Ça veut dire qu'il y avait déjà une certaine tension. D'abord, faire sortir la partie inférieure, se détacher, effectuer les manœuvres, puis se détacher à nouveau dans la dynamique, et là, il m'est arrivé quelque chose de fascinant. J'ai remarqué, pendant la séparation, que quelque chose se détachait de manière asymétrique. Je pensais que le système à trois anneaux s'était libéré à droite mais pas à gauche. Et j'ai immédiatement pensé : je vais attraper l'élévateur avec la main gauche et le secouer, parce que quelque chose est coincé. Je l'ai fait, et je dois vraiment dire que j'étais très fier d'avoir encore les capacités mentales de faire ça dans cette situation.

[01:09:09] Et en regardant la vidéo en retour, j'ai réalisé que la situation était tout autre. En fait, par peur — c'était une posture de peur — je me suis agrippé à l'élévateur, ce qui a peut-être retardé le temps de déclenchement d'environ 0,2 seconde, donc minimalement. Mais pendant ce court instant, ma perception cognitive était : j'ai un problème, le système à trois anneaux ne s'est pas libéré, la solution est de saisir l'élévateur maintenant et de secouer pour débloquer. Et je pensais l'avoir fait. En réalité, je me suis retenu inconsciemment parce que probablement, il y avait déjà des substances dans mon corps et que mon cerveau ne fonctionnait plus correctement. Et le fait que ma perception cognitive ou ma conscience m'ait ainsi trompé à ce moment-là, je me pose alors des questions : qui suis-je vraiment ?

[01:09:55] Et qu'est-ce qui m'arrive ? Et combien de fois est-ce peut-être déjà arrivé que je pense avoir bien géré une situation, alors que c'est juste arrivé avec moi ? Et je trouve ça fascinant, ces phénomènes de la psyché, et on peut ensuite faire des recherches sur le fonctionnement de ça. Ce serait en fait mon prochain projet de sauvetage, ce qu'il me reste à faire. Là, j'ai rencontré un pilote militaire qui est aussi parapentiste et psychologue, qui a beaucoup réfléchi dans

l'aviation militaire à ces "facteurs humains", je crois qu'ils appellent ça comme ça, et je trouve ça tout simplement fascinant. Et ce sont les cadeaux que l'on reçoit en faisant du parapente. Si on est vraiment, si on est consciemment dans le présent, et je pense qu'on peut peut-être avoir ça en pêchant, ou en faisant du vélo, ou peu importe, quel que soit le sport, mais le parapente en ce sens, ce sont ces cadeaux.

[01:10:42] On apprend tellement de choses, aussi sur soi-même, et sur le fait qu'on ne se prend peut-être pas si au sérieux, parce que l'identification avec ce que l'on est, rien qu'en raison du fait que la perception est influencée par des facteurs externes, que la psyché se ment à soi-même, qu'est-ce que cela dit, par exemple, sur la relation interpersonnelle ? On est assis là, on a une conversation, nous

[01:11:04] **Lucian Haas:** on vit dans celui-ci

[01:11:04] **Alois Rettenbacher:** univers, et tu vis dans le tien. Ce sont donc tous des facteurs fascinants.

[01:11:10] **Lucian Haas:** Mais ça implique aussi

[01:11:13] beaucoup de réflexion préalable. Ou du moins, d'abord de la réflexion ; tu as utilisé cette vidéo pour réfléchir à la situation, pour réaliser, d'accord, j'ai réagi différemment de ce que je pensais que je réagirais, ou mon moteur était différent de ce que je pensais faire à ce moment-là.

[01:11:32] Et cette forme d'autoréflexion, tu penses que beaucoup de parapentistes en ont ? Je ne sais pas.

[01:11:40] Je m'arrêteraï là sur le « je n'en ai aucune idée ». Les gars, réfléchissez par vous-mêmes à quel point vous réfléchissez aux choses que vous faites là-haut, ou que vous ne faites pas, ou que vous pensez avoir faites, et ce que vous pouvez peut-être en apprendre. Alois, je te remercie pour la discussion.

[01:11:58] **Alois Rettenbacher:** Merci pour l'entretien, merci.

[01:12:04] **Lucian Haas:** Si le talk sur les secours avec Alois Rettenbacher vous a plu, alors n'hésitez pas à recommander le podcast à vos amis pilotes. Je pense qu'il est utile que toute la communauté du parapente s'intéresse davantage à ce sujet. Dans les notes de l'épisode sur le blog de parapente Lu-Glitz, j'ai regroupé des liens utiles. Cela inclut les vidéos d'Alois sur la problématique des secours, mais aussi toute une série de posts provenant des archives de Lu-Glitz. Sous la rubrique "Connaissances sur les secours", on y trouve un résumé de ce qu'il faut savoir sur la forme de construction, la taille recommandée, les vitesses de descente, le temps d'ouverture, la durabilité, etc., des parachutes de secours. Vous trouverez Lu-Glitz sur le net à l'adresse www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit Lu-Glitz.

[01:12:51] D'ailleurs, Lu-Glitz et Podz-Glitz sont disponibles totalement sans publicité et sans paywall. Pour que je puisse néanmoins gérer ces deux offres de manière aussi professionnelle et indépendante, j'ai besoin de ton aide. Les recherches, la rédaction, l'enregistrement, le montage, l'hébergement et bien d'autres choses doivent être financés d'une manière ou d'une autre. Je serais ravi que tu y contribues en tant que contributeur. Tu peux choisir librement le montant de ta contribution. Donne autant que tu le juges juste, ou ce que cette offre vaut à tes yeux. Cela peut être un don unique ou un prélèvement récurrent. Pour tous ceux qui ne savent pas quelle somme serait appropriée, j'ai une suggestion sans engagement. Que dirais-tu de 1 euro par épisode de podcast et 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glitz ?

[01:13:42] Même en additionnant le tout, c'est toujours moins cher que l'abonnement d'un magazine classique. Bien sûr, tu peux d'abord écouter quelques épisodes et lire Lu-Glitz pendant plusieurs mois avant de verser une contribution globale plus tard. Les paiements sont très simples via Paypal ou virement bancaire. Tu trouveras toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, sur la page Fördern. À la prochaine ! Ciao !