

Die overall siegerin

Podz-Glitz 145 — Ramona Eckert

Published	2024-10-11
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glitz/podz-glitz-145-die-overall-siegerin
Duration	00:56:29
Speakers	Lucian Haas, Ramona Eckert
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0145-die-overall-siegerin-ramona-eckert.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	20 correction(s) applied

Contents

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

Deutsch

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

Show notes

Ramona Eckert hat als erste Frau die Gesamtwertung der deutschen Streckenflugmeisterschaft gewonnen. Was bedeutet ihr das?

Eigentlich ist Gleitschirmfliegen keine Sportart, in der man Unterschiede in den Leistungen von Männern und Frauen erwarten sollte. Dennoch kommt es immer noch selten vor, dass tatsächlich eine Pilotin bei Wettbewerben die Spitze der Overall-Wertung erklimmt. Wenn es passiert, ruft es immer ein Raunen und Staunen in der Szene hervor.

In diesem Jahr hat Ramona Eckert die Gesamtwertung der deutschen Streckenflugmeisterschaft gewonnen. Es ist das erste Mal, dass dies einer Frau gelungen ist.

Völlig überraschend ist diese Leistung allerdings nicht. Die 33-Jährige aus München zählt seit Jahren zur Spitze der deutschen XC-Szene und hat schon drei Mal den Titel Deutsche Meisterin geholt. Mehrfach gehörte sie auch in der Weltwertung des XContest zu den Top 3 bei den Damen.

Was ihr dieser erste Overall-Sieg bedeutet, das erzählt Ramona Eckert in dieser Episode 145 von Podz-Glidz. Wir sprechen darüber, was sie am leistungsorientierten Fliegen so fasziniert. Es geht unter anderem um Ehrgeiz und Hartnäckigkeit, den Umgang mit Risiko, körperliches Training im Gym, den Blick für die guten Tage, den Vorteil und die Bürde des Fliegens mit Ballast und das Visualisieren von Flugrouten.

Wenn Dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran – als Förderer. Wie das ganz einfach geht, erfährst auf dem Gleitschirmblog Lu-Glidz unter: <https://lu-glidz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik:

Track: Jasmin Whispers | Künstler: Patrick Patrikios

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=5wSiF2IqrAA>

LINKS zu Lu-Glidz:

- Blog: <https://lu-glidz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglidz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglidz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdLJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glidz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglidz>
-

LINKS zu Ramona Eckert:

- Instagram: https://www.instagram.com/ramona_cumuli/
- Ramonas Flüge im XContest: <https://www.xcontest.org/world/en/pilots/detail:Ramona.Eckert>

- Ramonas 267 km FAI Dreieck im Pustertal:
<https://www.xcontest.org/2023/world/en/flights/detail:Ramona.Eckert/21.08.2023/09:03>
 - Thermikprognose XC Therm: <https://xctherm.com/de/willkommen>
-

Weitere Podz-Glitz Episoden mit erfolgreichen Gleitschirmpilotinnen:

- Weltrekordhalterin Brigitte Kurbel (Ep. 51):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2021/03/podz-glitz-51-die-weltrekordlerin.html>
- X-Alps Teilnehmerin Eli Egger (Ep. 92):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2022/09/podz-glitz-92-mit-schwerem-gepack.html>
- Acro-Weltmeisterin Gabi Fonck (Ep. 63):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2021/08/podz-glitz-63-die-acro-nomadin.html>

Transcript

[00:00:05] **Ramona Eckert:** Ich habe es wirklich mal ein Jahr lang ausprobieren können. Ich bin den 10.02 geflogen und hatte eine Saison den in Größe S und bin dann mal auf die Größe MS umgewechselt. Dass kleinere Schirme allgemein schwieriger zu fliegen sind, also dass sie beispielsweise in extremen Situationen einfach heftiger reagieren und dass auch die Performance nicht so gut ist, das ist bekannt. Aber was mich sehr überrascht hat, war, wie viel weniger Arbeit man mit diesem größeren Schirm in der Luft hat.

[00:00:46] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Ramona

[00:00:57] **Ramona Eckert:** Eckert und

[00:00:58] **Lucian Haas:** Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:03] Eigentlich ist Gleitschirmfliegen keine Sportart, in der man Unterschiede in den Leistungen von Männern und Frauen erwarten sollte. Dennoch kommt es immer noch selten vor, dass tatsächlich eine Pilotin bei Wettbewerben die Spitze der Overall -Wertung erklimmt. Wenn es passiert, ruft es immer ein Raunen und Staunen in der Szene hervor. In diesem Jahr hat Ramona Eckert, die Gesamtwertung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft gewonnen. Es ist das erste Mal, dass dies einer Frau gelungen ist. Völlig überraschend ist diese Leistung allerdings nicht. Ramona zählt seit Jahren zur Spitze der deutschen XC -Szene und hat sie auch schon dreimal den Titel Deutsche Meisterin geholt. Mehrfach gehörte sie auch in der Weltwertung des XContest zu den Top 3 bei den Damen.

[00:01:49] Was ihr dieser erste Overall -Sieg bedeutet, das erzählt Ramona in dieser Episode 145 von Podz-Glitz.

[00:01:58] Wir sprechen darüber, was sie am leistungsorientierten Fliegen so fasziniert. Es geht unter anderem um Ehrgeiz und Hartnäckigkeit, den Umgang mit Risiko, körperlichem Training im Gym, den Blick für die guten Tage, den Vorteil und die Bürde des Fliegens mit Ballast und das Visualisieren von Flugrouten. Wenn dir Podz-Glitz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer. Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf dem Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:34] Ramona, in dieser gerade abgelaufenen Saison des DRV XContest hast du die Gesamtwertung gewonnen. Und das ist das erste Mal, dass dort eine Frau ganz oben steht. Bedeutet dir das irgendwas?

[00:02:47] **Ramona Eckert:** Ja, also mich freut es natürlich unwahrscheinlich, dass ich das erreicht habe, auch weil es ja nicht von gestern gekommen ist, sondern auch weil ich in den vergangenen Jahren immer wieder in der Top 10 von den deutschen Streckenfliegern gelandet bin. Mir bedeutet aber gar nicht so sehr der Titel was, sondern einfach, dass ich dieses Jahr eine gute Zeit hatte, mit Freunden fliegen konnte und schöne Flüge machen konnte.

[00:03:08] **Lucian Haas:** Diese Sache der ersten Frau wird aber trotzdem, auch auf der DRV -Website und so, überall wird das herausgehoben, als wäre das eine besondere Leistung. Siehst du das für dich als eine besondere Leistung, dass du sagst, ich als Frau habe das in irgendeiner Weise geschafft und jetzt mal die Männer geschlagen? Oder ist dir das gar

nicht wichtig? Mir

[00:03:27] **Ramona Eckert:** ist es tatsächlich wirklich nicht so wichtig, weil ich denke, dass das Geschlecht jetzt nicht der entscheidende Faktor ist, der darüber bestimmt, wie gut jemand fliegt. Also ich finde vielmehr die eigene Motivation, die Vorbereitung, das Training oder halt auch einfach das Commitment, dass man bereit ist, da reinzustecken, das ist viel entscheidender.

[00:03:45] **Lucian Haas:** Woran liegt es denn dann, dass in diesen Wettbewerben, national wie international, Frauen auf den Overall Podien zumindest immer noch relativ selten vorkommen?

[00:03:54] **Ramona Eckert:** Ich denke, das liegt hauptsächlich daran, dass rein, wenn man sich anschaut, wie die Verteilung von Männern und Frauen beim Gleitschirmsport ist, also meine letzten Zahlen waren jetzt 2023, dass weniger als zehn Prozent Frauen fliegen, dass es einfach schon daher eine viel geringere Menge an Frauen gibt, die einfach da teilnehmen können.

[00:04:13] **Lucian Haas:** Und von den Frauen, die teilnehmen können, gibt es auch nur wenige, die überhaupt auf diesem weltweit hohen Niveau mitfliegen können?

[00:04:20] **Ramona Eckert:** Genau, da sind es dann einfach noch mal weniger, die überhaupt auf diesem Niveau fliegen.

[00:04:24] **Lucian Haas:** Siehst du dich selbst als eine Aktion? Als Ausnahmepilotin?

[00:04:28] **Ramona Eckert:** Ich denke nicht, dass ich eine Ausnahmepilotin bin, aber ich denke, dass ich eine sehr leidenschaftliche Pilotin bin. Also wenn ich fliege, dann möchte ich auch, dass mir das Spaß macht und ich habe auch bei jedem Flug Spaß, den ich mache.

[00:04:39] **Lucian Haas:** Wo würdest du denn deine Stärken, also selbst eingeschätzt so deine Stärken beim Fliegen sehen? Was macht dein Flugstil irgendwie aus?

[00:04:47] **Ramona Eckert:** Ich denke, wenn man mir diese Frage stellt, dann würden viele Freunde von mir sagen, dass ich sehr hartnäckig fliege, das sehe ich auch so. Es ist natürlich auch immer wichtig, gute Tage zu erkennen und natürlich auch an diesen Flugtagen entsprechend seinen Flugplan anzupassen. Also es bringt mir nichts, wenn ich einen guten Flugtag sehe, aber dann den Dreieck beispielsweise viel zu groß plane. Also einfach die Bedingungen entsprechend so zu lesen, dass ich weiß, wie groß kann ich meinen Flug planen, dass ich im Idealfall das am Schluss noch schließen kann.

[00:05:16] **Lucian Haas:** Worin zeigt sich die Hartnäckigkeit?

[00:05:18] **Ramona Eckert:** Die zeigt sich darin, dass ich auch mal eine Stunde an der einen Stelle Sorge, bis es halt wieder hoch geht. Also wenn ich irgendwo nicht landen muss, weil einfach ich entsprechend ins Sinken komme oder so, dann sehe ich auch nicht ein, warum ich das da nicht aussetzen sollte. Es ist ja häufig so, dass Keramiken auch sehr zyklisch sind und wenn man dann einfach ein bisschen hartnäckig da dran bleibt, versucht einfach im Steigen zu bleiben, dann kann das einen manchmal mit sehr schönen Flügen belohnen. Also ich hatte jetzt vor kurzem einen Flug, da war ich eine Stunde unter der Inversion und habe da wirklich sehr hart gekämpft, dass ich wieder hochgekommen bin. Und Piloten neben mir, die haben dann auch wirklich aufgegeben. Und sind landen gegangen. Und ich wusste aber, dass wenn ich diese eine schwierige Stelle schaffe, dass der Flug danach sehr, sehr schön werden kann. Und das wurde er auch. Und das hat mich natürlich unwahrscheinlich gefreut und auch stolz gemacht, dass ich das hinbekommen habe.

[00:06:03] **Lucian Haas:** Woher kommt diese Hartnäckigkeit? Bist du auch sonst im Leben so eine hartnäckige Persönlichkeit? Oder ist das beim Fliegen, wo du diesen Charakterzug im Grunde auslebst?

[00:06:12] **Ramona Eckert:** Ich denke, ich war schon immer ein sehr ehrgeiziger Mensch, wollte auch mich mit anderen messen. Also ich denke, das kommt schon einfach von meinem Charakter her.

[00:06:20] **Lucian Haas:** Für dieses Fliegen, wenn du sagst, du bist ehrgeizig, bist du denn auf gewisse Weise dann auch ein Naturtalent? Oder würdest du sagen, nee, diesen Ehrgeiz, den setzt du auch ganz viel in einer Art von Training

um oder sowas?

[00:06:33] **Ramona Eckert:** Ja, also hinter so langen Flügen steckt schon sehr viel Training, also auch viel Vorbereitung. Es gibt ja so verschiedene Pilotentypen. Die einen, die gehen so einfach fliegen und die anderen, die bereiten da wirklich jeden Talsprung mit Abflughöhe und alles vor. Und ich denke, ich bin so ein Mittelding aus beidem. Also ich betreibe schon sehr viel Vorbereitung, indem ich vorbeigehe. Wenn ich mir zum Beispiel sehr viele Flüge anschau, ich schau regelmäßig in den Phoenix XContest, was da so geflogen wird, auch in neuen Gebieten. Und jetzt zum Beispiel diese Weidenflüge, die ich gemacht habe, die sind ja im Pustertal. Und ich hatte mal nachgeschaut, ich habe im Pustertal selber über 200 Stunden Airtime -Reihenstreckenflug -Erfahrung. Also das ist natürlich auch schon eine sehr große Erfahrung, auf die ich einfach zurückgreifen kann. Wenn ich irgendwo mal tiefer komme, dann ist die Chance, dass ich das schon mal erlebt habe, relativ groß, einfach weil ich so viele Flugstunden dort verbracht habe.

[00:07:22] **Lucian Haas:** Aber ist einfach dann Fliegen und noch mehr Fliegen im Grunde das Training für dich? Oder gibt es Sachen, wo du sagst, ich habe auch bestimmte Dinge gezielt trainiert? Das Thermikreisen oder andere Sachen, wo ich sage, da will ich in irgendeiner Weise besser werden. Was kann ich da machen? Und ich fliege fünfmal in eine Thermik rein, hoch, draußen wieder raus, wieder runter und sage, wie komme ich beim zweiten Mal besser da hoch oder sonst was? Ich probiere neue Sachen aus. Also so eine Art von sehr gezieltem Training.

[00:07:50] **Ramona Eckert:** Also für mich war ein sehr gezieltes Training, dass ich angefangen habe, Wettbewerbe zu fliegen. Also der Hauptgrund, warum ich angefangen habe, Wettbewerbe zu fliegen, war einfach, dass ich diese Tagesspanne, die so ein Streckenflugtag einfach nun mal besitzt, dass ich die schon ausgenutzt habe, aber dass ich sehr langsam war. Und man lernt halt einfach im Wettbewerb dann einfach sehr effizient zu fliegen. Man hat viele andere Piloten um einen herum. Man hat wirklich einen direkten Vergleich. Und das hat mir sehr geholfen, dass ich einfach schneller fliegen konnte. Ich würde zwar nicht behaupten, dass ich jetzt immer noch eine sehr... Also dass ich eine Pilotin bin, die es sehr schnell fliegt, aber ich fliege halt einfach jetzt deutlich schneller und ich kann die lange Zeit nutzen. Und was ich auch wirklich an gezieltem Training gemacht habe, ist einfach, mich fit zu halten. Also ich mache schon seit längerer Zeit wirklich viel Kraftsport, gehe regelmäßig ins Gym. Also wirklich so zwei-, dreimal die Woche versuche, mich da einfach fit zu halten.

[00:08:37] Das kann ich auch wirklich jedem Piloten oder auch speziell Frauen kann ich das wirklich empfehlen, da einfach gezielt ein bisschen Training zu machen, weil das hilft einem einfach unwahrscheinlich, dass man mit, sag ich mal, den Belastungen von so einem langen Flug, ich meine, wenn ich da fliege, dann können es schon mal zehn Stunden oder so was sein, dass man damit einfach gut zurechtkommt. Und meistens ist es ja häufig so, dass am nächsten Tag nochmal ein guter Flugtag kommt. Das heißt, ich muss ja die Energie, die Ausdauer mitbringen, auch am zweiten Tag, wenn ich das möchte, noch einen guten Flug machen zu können.

[00:09:07] **Lucian Haas:** Was trainierst du da speziell körperlich, also speziell für die Fliegerei? Gibt es da besondere Sachen, wo du sagst, ich brauche Bauchmuskeln oder ich brauche halt kräftige Arme, um immer auf dem B -Handles da hängen zu können und alles immer runterzuziehen oder so?

[00:09:19] **Ramona Eckert:** Also mein Geheimtipp wäre auf jeden Fall Lattzug, weil das ist was, wo man sehr gut Bizeps kompensieren kann, gerade für die Frauen. Und das ist auch viel effizienter, wenn man aus dem Latt kurbelt, gerade wenn man jetzt irgendwie eine schwache Thermik hat, wo man aber sehr lange drin hängt.

[00:09:34] **Lucian Haas:** Was ist der Latt?

[00:09:35] **Ramona Eckert:** Ein Latt ist der Lattissimus. Das ist ein Muskel, der seitlich am Rücken ist, der zum Beispiel, wenn man von oben was runterzieht, wo man den verwendet. Und das kann ich sehr empfehlen, den zum Beispiel trainieren oder allgemein natürlich Schulterbereich, Rücken, Core, aber auch Beine. Also im Endeffekt ist es schon dieses Gesamtpaket. Also es gibt jetzt nichts, wo ich sage, das brauche ich nicht beim Fliegen.

[00:09:56] **Lucian Haas:** Gibt es da so ein typisches Programm, was du wirklich jede Woche machst, das ganze Jahr über, um zu sagen, da will ich fürs Fliegen fit sein?

[00:10:03] **Ramona Eckert:** Also ich versuche schon immer, ein bisschen Varianz in mein Programm reinzumachen. Also dass ich jetzt nicht nur ins Gym gehe, sondern auch, dass ich einfach andere Sachen mache, um mich fit zu halten. Also die ganzen klassischen Ausdauersport -Sachen, wie jetzt Radfahren oder mal ein Klettern, Untersteigen machen oder auch Schwimmen gehen oder sowas. Ich denke, da sollte jeder einfach was für sich finden, was ihm Spaß macht, weil Spaß ist wichtig, sonst macht man es nicht. Und da einfach dranbleiben und wirklich eine Varianz finden, dass man einfach ein gutes Gesamtpaket machen kann, damit man einfach fit ist und auch fit bleiben tut.

[00:10:30] **Lucian Haas:** Du hast vorhin gesagt, du hast gelernt, schnell zu fliegen im Wettbewerb. Schnell fliegen heißt auch, ganz viel den Beschleuniger immer zu treten und durchzutreten, was von Schirm zu Schirm manchmal auch ziemlich kraftraubend sein kann, wenn man da auf Dauer im Beschleuniger steht. Dafür machst du dann auch ganz viel, Krafttraining?

[00:10:45] **Ramona Eckert:** Ja, also das auf jeden Fall. Ich meine, das trainiert man ja eigentlich schon fast, wenn man die ganze Zeit Wettbewerbe fliegt, dass man da viel im Gas steht.

[00:10:53] **Lucian Haas:** Das brauchst du dann nicht mehr unbedingt im Gym. Das hast du dann, wenn du im Beinsack sitzt und da deine Füße ausstreckst und ordentlich in den Beschleuniger nach vorne trittst, da hast du schon genug Training damit dann?

[00:11:03] **Ramona Eckert:** Ja, das schon. Und abgesehen davon haben ja auch die meisten Gutzeuge so eine Art Flaschenzug drin. Die haben es dann auch ermöglicht, dass wenn man im Beschleuniger steht, dass es dann nicht so viel Kraft kostet, den zu halten, als wenn man den frisch tritt. Das

[00:11:14] **Lucian Haas:** war das Krafttraining. Wie bereitest du dich denn eigentlich sonst so auf einen Flugtag vor? Erzähl mal so ein bisschen, worauf achtest du, auch was Wetter oder sonstige Sachen? Wonach wählst du dann auch ein Fluggelände aus, wo du dann fliegen gehst? Worauf achtest du da alles?

[00:11:29] **Ramona Eckert:** Also das kommt natürlich sehr darauf an, ob ich in ein Fluggebiet gehe, wo ich noch nicht war oder ob ich in ein Fluggebiet gehe, wo ich schon kenne, weil da natürlich ein Teil der Vorbereitung dann einfach schon bekannt ist. Aber was ich eigentlich mache, ich schaue wirklich intensiv Wetter. Also ich habe eine App, die nennt sich so, die nennt sich Xtetam. Die kann ich wirklich super empfehlen, ist auch ein Sponsor von mir, möchte ich an der Stelle noch sagen. Die bieten einfach eine super Wettervorhersage für einen recht langen Vorhersagezeitraum an, also fünf Tage. Ich meine, wenn es länger ist, dann weiß man ja selber, dann sinkt die Vorhersagewahrscheinlichkeit. Deswegen finde ich das total super. Die nutze ich wirklich, um einfach einen groben Überblick zu bekommen. Und wenn ich dann sehe, okay, da ist ein Tag, der sieht interessant aus, dann mache ich eine sehr intensive Wetterrecherche. Also dann gucke ich mir den Wind in verschiedenen Höhenrichtungen an. Ich schaue mir auch verschiedene Modelle an. Ich versuche einfach,

[00:12:13] allgemein ein gutes Bild zu bekommen. Was gibt der Tag so her? Was kann der? Wo sind dann Schwierigkeiten, die entstehen? Zum Beispiel bei dem Krändetreieck ist es ja häufig so, dass es vor allen Dingen spät im Jahr in den Dolomiten überentwickeln kann. Wenn ich weiß, da wird es regnen, dann kann der Tag davor noch so gut sein, dann kann ich leider nur ein flaches Dreieck fliegen. Und ich versuche schon, ein sehr umfängliches Bild vom Wetter zu bekommen. Und dann ist es natürlich auch so ein bisschen Infrastruktur. Also wo ist der Startplatz? Wo ist der Landeplatz? Wo ist der Standort? Wo sind Legebiete? Wo sind typische Linien, die lang geflogen werden? Was für Flüge wurden dort gemacht? Wann würde ich wo ungefähr wenden? Und was ich auch sehr hilfreich finde, ist, sich so ein bisschen mit der Infrastruktur am Boden zu beschäftigen. Also wo sind Zuglinien? Wo sind Buslinien? Dass, wenn man absäuft, dass man dann einfach schon einen Plan hat, wie man ungefähr zurückkommen kann.

[00:13:02] **Lucian Haas:** Guckst du sehr viel auch andere Flüge dann wirklich? Also im XContest oder im DRV XC, dass du wirklich in die Datenbanken guckst und sagst, da sind schon Leute geflogen. Wie sind die geflogen und sonst was? Also ist das auch so ein typisches Winterprogramm von dir, neben dem Gym gehen, wo man sagt, okay, da bereite ich jetzt mal die nächste Saison richtig vor?

[00:13:20] **Ramona Eckert:** Ich würde gar nicht sagen, dass es ein Winterprogramm ist. Es ist eher was, was ich einfach immer wieder mal mache. Also ich versuche schon immer mal zu schauen, ob beispielsweise ein bekanntes

Dreieck jetzt einen Bereich anders geflogen wird, weil sich ja auch die Flugrouten ändern. Und ich finde schon, dass man da unwahrscheinlich viel lernen kann, auch sehen kann, okay, da ist jetzt heute das geflogen oder auch schauen kann, was dann effizienter ist. Also ich nutze das schon als sehr umfangreiche, Informationsquelle, um da Schlüsse zu ziehen, wie ich meinen Flugstil anpassen kann.

[00:13:47] **Lucian Haas:** Es gibt ja manche Piloten, die manchmal so einen Segelflugsimulator nutzen, mit dem man so quasi über Google Earth Landschaften herumfliegen kann und dann wirklich so Huten auch schon ausprobieren kann und bestimmte Landschaften auch optisch schon kennenzulernen, gerade wenn es neue sind und so was. Hast du sowas auch schon mal gemacht?

[00:14:03] **Ramona Eckert:** Habe ich schon mal gemacht, aber ich fand es tatsächlich sinnvoller, einfach mit Google Earth mir die Sachen anzuschauen oder mir die Flüge in 3D reinzulegen.

[00:14:10] **Lucian Haas:** Und dann Stück für Stück diese 3D -Anschaung der Flüge dann wirklich nachzugucken. Was haben die wo gemacht? Und merkst du dir auch sowas wie, wo waren die Abflughöhen, um dir so ein Bild zu machen? Machst du dir Notizen dann dazu oder hast du so ein mentales Bild, wie so ein Flug ablaufen sollte?

[00:14:28] **Ramona Eckert:** Ich habe wirklich eher ein mentales Bild im Kopf. Also ich merke mir jetzt nicht einzelne Abflughöhen, aber man sollte sich schon so nachher ein grobes Bild haben. Und mein Ziel ist es im Endeffekt, dass wenn jemand noch nie da geflogen ist und würde mich fragen, hey Ramona, was muss ich da drauf achten? Und ich würde dem sozusagen ein Briefing geben, dass ich es ihm dann erklären könnte. Also dass ich sage, hier, da musst du aufpassen. Das ist eine schwierige Stelle. Hier kann man sich gut Thermik holen. Hier sind schon mal viele Leute abgestanden. Davor muss man hier aufpassen, weil da der Wind geht. Einfach so ein Bild zu haben, wie sieht der Flug aus? Wo muss ich Höhe machen? Wo sind lange Talquerungen? Dass ich das im Prinzip einfach auf einer Karte aufzeichnen könnte mit den entsprechend wichtigen Stellen oder auch schwierigen Stellen, schwierigen Stellen.

[00:15:13] **Lucian Haas:** Das speicherst du dann aber wie so Einzelbilder von diesem Google Earth Darstellung oder irgendwie so Karten speicherst du für dich ab. Im Kopf irgendwie. Und kannst sie dann abrufen und sagen, ah, da und da kommt dieser Talsprung. Und auf der anderen Seite sollte ich am besten die und die Stelle anfliegen. Die fliegen alle immer an. Ich bin noch nie dort geflogen, aber ich habe es gesehen und das würde ich dann genauso machen. Und ich wüsste auch, wo diese Stelle ist.

[00:15:35] **Ramona Eckert:** Genau. Was ich aber auch sehr empfehlen kann, ist, wenn man in einem Fluggebiet ist, das man noch nicht kennt, dass man sich wirklich mit XCTrack eine Route plant und sich dann einfach den Weg zu dem Wendepunkt anzeigen lässt. Weil manchmal sieht dann doch irgendwie der Berg ein bisschen anders aus, als man es vielleicht erwartet hätte. Und wenn man dann weiß, ah, okay, ich muss auf jeden Fall hier lang gehen, dann ist das schon sehr hilfreich.

[00:15:55] **Lucian Haas:** Du hast vorhin XCTrack erwähnt. Das ist ja hauptsächlich Thermikwettervorhersage. Was ist da für dich der Maßstab, um zu sagen, oh, da steht ein guter Tag an?

[00:16:06] **Ramona Eckert:** Also da hat XCTrack eine sehr schöne Funktion und zwar die berechnet eine potenzielle Flugdistanz. Und man kann selber sagen, man muss sein Pilotenlevel einstellen. Und im Endeffekt ist es fast gar nicht so wichtig, was ich da einstelle. Ich sollte dieses Level nur immer konstant auf dem gleichen lassen, damit ich den einen Tag mit dem anderen vergleichen kann. Dass, wenn mir XCTrack sagt an einem Tag, ich kann hier 50 Kilometer fliegen und am anderen ich kann 200 fliegen, dass ich dann halt einfach sehe, ah, okay, der 200 -Kilometer -Tag ist natürlich deutlich interessanter. Und für mich ist schon so die 200 eigentlich so die Grenze, dass, wenn da sich das entsprechend rot färbt, dann sage ich, oh, okay, das schaue ich mir auf jeden Fall mal intensiver an. Aber es ist auch sehr schwierig, diese Zahl, sage ich mal, die trifft auch nicht immer zu. Also es kann auch gut sein, dass ein Tag, der zum Beispiel nicht so gut prognostiziert ist, sich nachher natürlich deutlich besser entwickelt, weil die Prognosedaten nachher einfach in der Luft ganz anders, also die Luft nachher einfach anders ist.

[00:17:00] **Lucian Haas:** Hast du auch Tage gehabt, die super waren, wo du dir wirklich Zeit genommen hast, dann fliegen zu gehen und dann standest du quasi nach einer Stunde am Boden und musstest feststellen, es hat gar nichts gestimmt?

[00:17:12] **Ramona Eckert:** Ja, absolut. Also das ist mir auch schon mal passiert. Ich hatte vor kurzem einen Flug, da dachten wir, oh, das wird wieder ein schöner Kränzetag. Und dann war der Westwind einfach deutlich stärker als prognostiziert. Es gab wirklich kein Vorankommen. Und dann war auch einfach die Erkenntnis, okay, das ist halt heute nicht der Tag. Und ja, dann ist man halt einfach mit dem Wind dann zurück am Startplatz geflogen und hat sich dann noch einen anderen schönen Tag gemacht.

[00:17:33] **Lucian Haas:** Wie gehst du mit sowas um? Bist du dann enttäuscht? Ärgerst du dich, so weit angefahren zu sein, um dann dort zu sein, doch nicht den großen Punkteflug gemacht zu haben?

[00:17:42] **Ramona Eckert:** Ich denke, es ist schon wichtig, seine Lehren daraus zu ziehen und zu überlegen, okay, was hat jetzt in meiner Vorbereitung nicht gepasst? Was habe ich vielleicht übersehen? Aber wenn alle Piloten um mich herum sagen, hey, sie dachten auch, dass das ein guter Tag ist, dann kann es auch einfach sein, dass die Prognose nicht gepasst hat. Ärgern tue ich mich da nicht unbedingt. Aber klar, natürlich wäre man an dem Tag schon gern weiter geflogen. Aber es ist jetzt auch nichts, was sich beeinflussen kann. Also wenn jetzt das Wetter sich so entscheidet zu sein, wie es eben ist, kann ich das nicht beeinflussen. Ich kann beeinflussen, ob ich jetzt an einer Stelle absaufen tue oder eben nicht.

[00:18:14] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, bist du über die letzten Jahre im Grunde noch besser geworden, was die Wettereinschätzung betrifft? Oder hat sich vielleicht das Wetter in den letzten Jahren auch so verändert, dass es eigentlich schwieriger ist, eine vernünftige Wettereinschätzung zu machen?

[00:18:28] **Ramona Eckert:** Ich denke beides. Also zum einen kommt auf jeden Fall mit mehr Erfahrung hinzu, dass man auch sagen kann, dieser Tag war schon mal so vorhergesagt und der hat sich dann so entwickelt. Und das sieht jetzt wieder so aus. Und aber auf der anderen Seite, wie du es auch gerade angesprochen hast, ich finde auch, dass die Wetterprognose inzwischen einfach teilweise schwieriger geworden ist einfach.

[00:18:47] **Lucian Haas:** Wie gehst du dann mit halbwegs unsicheren Tagen um? Setzt du dann immer darauf, sagst ich fahre trotzdem mal los? Oder guckst du nur, gerade auch wenn es um Punkte geht und da zum Punkt, man so ein bisschen mit Zeit natürlich auch immer handeln muss, wie viel Zeit kann man in die Fliegerei reinstecken, dass du dann auch sagst, nee, ich fokussiere mich wirklich auf die Tage, die eindeutig wirklich gut sind. Ich

[00:19:10] **Ramona Eckert:** versuche mich schon auf die Tage zu fokussieren, von denen ich denke, dass sie eindeutig gut sind. Aber manchmal muss man auch einfach auf sein Bauchgefühl hören. Also wir hatten dieses Jahr Ende Mai einen Tag, der war nicht so ein klassischer guter Kränketag, wie wir es gewohnt sind, wie normalerweise die weiten Flüge gemacht werden. Und ich hatte am Vortag ins Wetter reingeschaut und mir kam so der Gedanke, boah, also eigentlich müsste man morgen in die Südalpen fahren. Es sieht richtig gut aus. Es ist wirklich ein eher windstillere Tag. Sonst sieht es auch eher gut aus. Aber es ist jetzt nicht so die riesenhohe Basis, aber es sieht eigentlich echt gut aus. Und manchmal muss man sich doch einfach echt auf sein Bauchgefühl verlassen.

[00:19:46] **Lucian Haas:** Hast du ein gutes Bauchgefühl? Ja. Hattest du das schon immer?

[00:19:49] **Ramona Eckert:** Ja, ich denke schon. Das ist einfach was, das wächst ja auch mit der Zeit, wie man so seine Entscheidungen trifft. Und ich finde es total wichtig, nicht nur auf seinen Bauch zu hören, sondern auch einfach den Kopf zu verwenden. Aber es ist einfach immer so noch die letzte Entscheidung im Prinzip, die ich mit dem Bauchgefühl treffe, die finale Entscheidung.

[00:20:07] **Lucian Haas:** Wenn du so, um auf das Thema von Anfang nochmal zurückzukommen, männliche und weibliche Piloten vergleichst, würdest du sagen, Männer fliegen vielleicht sogar ein bisschen mehr mit Kopf und Frauen etwas mehr mit dem Bauch? Vom Gefühl her?

[00:20:21] **Ramona Eckert:** Nein, das würde ich nicht sagen. Ich würde eher sagen, dass es sehr abhängig davon ist, wie ein Mensch generell tickt. Also es gibt in meinem Umfeld Menschen, die jetzt vielleicht eher, ich sage mal, stereotypische Eigenschaften haben, die eher Frauen zugeschrieben werden oder genau das Gleiche, die Stereotypen haben. Stereotypische Eigenschaften haben, die Männern zugeschrieben sind. Aber deswegen auf das zu verallgemeinern, das finde ich, das passt einfach nicht mehr in das heutige Zeitbild.

[00:20:47] **Lucian Haas:** Wo würdest du dich vom Denken und Fliegen her in diesem Stereotyp einordnen?

[00:20:51] **Ramona Eckert:** In verschiedenen Eigenschaften, in verschiedenen Geschlechterrollen sozusagen. Zum Beispiel? Ich denke zum Beispiel, dass diese Hartnäckigkeit, das ist vielleicht eher was, was vielleicht Männern zugeschrieben wird, aber wo ich jetzt beispielsweise bei mir ausgeprägt ist, so was zum Beispiel.

[00:21:09] **Lucian Haas:** Wechseln wir mal ein bisschen das Thema. Bleiben aber bei einer Sache, die auch viele Frauen betrifft. Du bist ja auch ein, im Grunde ein Leichtgewicht und wenn du fliegen gehst, dann gehst du in der Regel auch mit Ballast fliegen, soviel ich weiß. Warum?

[00:21:25] **Ramona Eckert:** Weil ich mit einem größeren Schirm deutlich angenehmer in der Luft unterwegs bin. Also ich habe es wirklich mal ein Jahr lang ausprobieren können. Ich bin den C02 geflogen und hatte eine Saison den in Größe S und bin dann mal auf die Größe MS umgekehrt. Und das kleinere Schirme allgemein schwieriger zu fliegen sind, also dass sie beispielsweise in extremen Situationen einfach heftiger reagieren, dass sie allgemein so ein bisschen schärfer sind und dass auch die Performance nicht so gut ist, das ist bekannt. Aber was mich sehr überrascht hat, war wie viel weniger Arbeit man mit diesem größeren Schirm in der Luft hat. Also für mich hat sich fast so angefühlt, als ob ich von einem END -Schirm auf einen ENC -Schirm runter gesteppt wäre. Rein von dem, wie viel Arbeit ich sozusagen in der Luft hatte. Und gerade in den Wettbewerben, also ich fliege ja auch viel KOMS, viel Wettbewerbe, da merkt man schon, dass man wirklich einen sehr markanten Nachteil hat mit diesen kleineren Schirmen.

[00:22:18] Und deswegen nehme ich bei meinen Flügen, sei es jetzt, wenn ich große Strecken plane oder auch wenn ich Wettbewerbe fliege, habe ich eigentlich immer Gewicht zusätzlich dabei. Ich versuche natürlich möglichst viel mit Wasserbelast zu decken, aber du hast kein unendlich großes Gurtzeug. Irgendwann musst du einfach ein bestimmtes Gewicht mit Blei abdecken und viele nutzen da ja diese Bleiwesten. Du hast ja schon mal mit der Elli gesprochen, die da gesagt hat, sie hat 45 Kilo dabei. Wenn ich am Start stehe, sind es bei mir 35. Was aber auch sehr krass ist, wenn man das wirklich mal in Relation zum Körpergewicht sieht. Also bei mir ist das über 50 Prozent von meinem Körpergewicht. Und das ist natürlich dann, es bringt einfach sehr viel, sag ich mal, mehr Aufwand mit dazu. Es ist natürlich auch einfach deutlich anstrengender und es ist wirklich auch gefährlicher, wenn man damit mal irgendwo schlecht Lampen tut.

[00:23:05] Das ist mir absolut bewusst.

[00:23:07] **Lucian Haas:** Nervt dich das manchmal, manchmal?

[00:23:08] **Ramona Eckert:** Ja, natürlich nervt mich das, weil gerade wenn dann irgendwie schwierige Startbedingungen sind und ich da nicht so gut rauskomme oder ich dann sage Hey, ich brauche einfach ein bisschen mehr Wind, dass ich sauber abheben kann und ich sehe neben mir, dass da irgendwelche schwereren Männer keinerlei Probleme haben, dann ist es natürlich schon was, wo ich gerne, sag ich mal, wo ich auch gerne so schwer wäre, dass ich einfach nur mit meinem Trinkbeutel starten kann.

[00:23:32] **Lucian Haas:** Aber für die Leistung und sowas bist du immer bereit, diesen Zusatz Ballast auf dich zu nehmen?

[00:23:38] **Ramona Eckert:** Dann, wenn ich denke, dass es es wert ist. Ja, also wenn ich jetzt einen einfachen Abgleitflug irgendwo mache oder nur einfach mit Freunden fliegen gehe, dann muss es jetzt nicht noch die Bleisäckchen extra sein.

[00:23:51] **Lucian Haas:** Würdest du denn trotzdem auch, gerade weil du sagst, es ist eigentlich angenehmer zu fliegen, jetzt nicht das Abheben mit dem Gewicht, aber wenn man einmal in der Luft ist, so wie sich der Schirm verhält, ist es einfach angenehmer. Würdest du auch mit Ballast fliegen, wenn du sagst, ich gehe auf Strecke, aber mir kommt es gar nicht so sehr auf Punkte und Kilometer an, dass du sagst, es muss die Hyperleistung dabei rauskommen? Also einfach nur für die Schönheit des Fliegens oder die Schönheit des Fluggefühls dann oder das Angenehme in der Luft?

[00:24:17] **Ramona Eckert:** Also wenn ich einfach nur angenehm fliegen will, also wenn ich jetzt zum Beispiel einen sehr hackigen Tag habe, wo ich weiß, okay, es werden kräftige Thermiken, dann würde ich eher dazu tendieren, mehr Gewicht mitzunehmen, als wenn es jetzt ein ruhigerer Tag ist. Das kommt dann wiederum auf die Bedingungen an.

[00:24:31] **Lucian Haas:** Wie häufig fliegst du ohne Ballast?

[00:24:33] **Ramona Eckert:** Durch das, dass ich im Sommer schon sehr viel Wettbewerbe oder auch längere Streckenflüge mache, ist schon der Großteil von dem, was ich fliegen gehe, vor allen Dingen im Sommer, im Frühjahr schon mit Ballast. Und diese Flüge wirklich ohne Ballast, das ist dann eher mehr im Winter oder im Herbst, wenn man dann auch mal einfach Hack and Fly oder so macht oder wenn man Aggroflüge trainiert, da ist es dann nicht dabei.

[00:24:54] **Lucian Haas:** Das heißt, bei ganz vielen Flügen, auch im Sommer so gesehen, ist für dich eine Sache immer, wo du hinterher bist, ist es auch wirklich Strecke zu machen und diese Punkte zu sammeln und dann vielleicht in den Ranglisten weiter oben zu stehen und diesen kompetitiven Charakter der Fliegerei da zu haben. Was gibt dir das eigentlich? Ich

[00:25:12] **Ramona Eckert:** glaube, die Faszination, so lange Strecken zu fliegen und auch wirklich zehn Stunden am Stück in der Luft zu sein, ist schon einfach das Erlebnis, das man dabei hat. Also ich meine, so viel, wie ich innerhalb von diesem Zehn -Stunden -Flug sehe, da müsste ich ja mehrere Wochen wandern, um die gleichen Ausblicke, die gleichen Erlebnisse zu haben. Dieses Gefühl, wirklich mit einem Stück Stoff ohne Motor stundenlang zu fliegen, einfach weil man die Energie von der Sonne nutzt, indem man gemeinsam mit Vögeln fliegt, dann ist das, auch mit Freunden und so, das ist natürlich schon ein sehr faszinierendes Erlebnis, was einen, würde ich sagen, immer wieder fasziniert oder das ist schon allein der Prozess vom Abheben. Also jeder, der das erste Mal abhebt, das ist ja ein unwahrscheinliches Glücksgefühl. Und auf der anderen Seite steht natürlich auch noch der Aspekt, dass man einfach sagt, man hat selber sich Ziele gesetzt, die möchte man erreichen und man möchte auch besser werden.

[00:26:00] Und das sind für mich schon so die Punkte, die einfach auch nach wirklich Jahren das Fliegen einfach immer noch diese Faszination auf mich ausübt.

[00:26:08] **Lucian Haas:** Aber entgegen, entgeht dir nicht beim Streckenfliegen, also diesem sehr zielorientierten Streckenfliegen, wo du sagst, ich will auch auf Geschwindigkeit fliegen, da hinten ist mein nächster Wendepunkt, den muss ich bis 1330 erreicht haben, damit das 200er FAI noch irgendwie aufgeht oder sowas. Entgeht dir da nicht auch manches? Also du könntest ja auch sagen, ich fliege langsam, aber anstatt hier die ganz gerade Strecke zu fliegen und am Ende meine drei Wendepunkte drin zu haben, ich könnte ja auch jedes Seitental ausfliegen und ganz neue Sachen entdecken, die ich auf meinem immer abbreitenden, ähnlichen Kräntedreiecks gar nicht so mitbekomme.

[00:26:38] **Ramona Eckert:** Ich würde nicht sagen, dass mir da was entgeht, weil der Flug allein ja schon sehr schön ist, unabhängig davon, ob ich jetzt dieses Seitental ausfliege oder ob ich jetzt auf einer Route fliege, die ich schon sehr viele Male geflogen bin. Aber ich denke, es ist auf jeden Fall sehr wichtig, zusätzlich noch zu den, sag ich mal, Leistungsflügen, wo man probiert, weite Strecken zu machen oder auch wenn man in Wettbewerben fliegt, sich immer wieder selber Gelegenheit zu geben, fliegen zu gehen, wo es wirklich um nichts geht. Also ich habe das einen Sommer gemacht, da habe ich das gar nicht gemacht und das hat mich dann wirklich so ein bisschen ausgebrannt und dann hatte ich eigentlich einfach mal einen Abgleiter abends um halb zehn noch mit super Startwind runter. Da wurde es dann schon fast dunkel und das war so ein schöner Flug und man sollte einfach viel häufig so Spaßflüge machen oder auch einfach mal mit Freunden einen Hack and Fly machen oder einfach mal Quatsch machen, am Startplatz sitzen.

[00:27:26] Ich denke, das ist sehr wichtig, um sich diese Freunde vom Fliegen einfach zu erhalten.

[00:27:33] **Lucian Haas:** Ist dir beim Fliegen schon mal langweilig geworden?

[00:27:36] **Ramona Eckert:** Ne, langweilig nicht, aber ich denke, man hat schon mal manchmal gewisse Abschnitte, die man sehr kennt und man denkt jetzt, okay, jetzt könnte ich eigentlich schon da vorne sein und es passiert sozusagen momentan nichts Neues. Also ein klassisches Beispiel, so in einer Talquerung, da muss man dann einfach mal abwarten, bis man da vorne ankommt. Ich nutze die Zeit inzwischen eigentlich, um so ein bisschen mehr Informationen zu holen. Also ich schaue dann aufs Handy, rufe mal bestimmte Windwerte ab, gucke, wo andere sind, was sind die für Linien geflogen und versuche die Zeit dann einfach zu nutzen, um mehr Informationen zu erhalten, die meine Entscheidungen dann für den zukünftigen Flug beeinflussen.

[00:28:12] **Lucian Haas:** Woher ziehst du die Motivation, immer wieder in die Luft zu gehen und dann wirklich ordentlich zu pushen?

[00:28:18] **Ramona Eckert:** Weil es mir einfach Spaß macht, die gesetzten Ziele zu erreichen. Ich habe es zum Beispiel bisher noch nicht geschafft, in 300er zu fliegen und das ist einer von den Gründen, warum ich zum Beispiel immer wieder ins Pustetal fahre. Und man sollte halt nur wissen, dass es einfach sehr, sehr wenige Tage gibt, an denen 300er geflogen werden kann, als es gab. Dieses Jahr bei uns in den Ostalpen wirklich keinen einzigen Tag, an dem jemand ein 300er geflogen ist. Auch sonst sind es pro Jahr vielleicht ein bis zwei Tage, an denen das möglich ist. Und also ich meine, vielleicht ist es auch noch an mehr Tagen möglich, aber da ist dann halt keiner geflogen. Man sieht es dann sozusagen nicht. Aber es gibt einfach sehr, sehr wenige Tage und man weiß natürlich nicht immer, wenn man startet, boah, heute ist jetzt ein 300er Tag. Also manchmal ist es ja einfach nur ein guter Tag oder der Tag entwickelt sich auch noch entsprechend gut.

[00:29:06] **Lucian Haas:** Was glaubst du passiert, wenn du den 300er mal schaffst?

[00:29:10] **Ramona Eckert:** Ich denke, dann würde ich mich sehr freuen.

[00:29:12] **Lucian Haas:** Und deine Motivation? Wäre die Grenze dann gestorben für dich und du sagst okay, das große Ziel, warum ich immer wieder an die Grenze fahre und da das große Pustetal Dreieck fliege, das habe ich jetzt eigentlich erreicht und okay, ich könnte es vielleicht noch um ein paar Kilometerchen vielleicht nochmal steigern, aber das ist es dann eigentlich nicht mehr?

[00:29:32] **Ramona Eckert:** Also ich habe kein fixes Ziel, wo ich sage, wenn das erreicht ist, dann fahre ich jetzt nie wieder irgendwo Strecken fliegen. Ich denke, dann findet man einfach das nächste Ziel, was einen dann interessiert, dass man dann sagt, okay, ich möchte vielleicht diesen Abschnitt schneller machen oder es geht ja auch nicht immer nur ums Grenze -Dreieck. Ich meine, wir haben ja so viele Fluggebiete in den Alpen, wo man schöne Strecken fliegen kann und ich denke, da gibt es dann auch schon auch Möglichkeiten, neue Strecken zu entdecken oder einfach mal was komplett Neues auszuprobieren. Also ich denke, man findet immer ein Ziel, was einen motiviert, fliegen zu gehen.

[00:30:03] **Lucian Haas:** Ziel heißt aber auch für dich, eine gewisse Leistung zu bringen.

[00:30:07] **Ramona Eckert:** Manchmal kann das Ziel auch einfach sein, dass ich mir den Spaß am Fliegen erhalte und das ist ja dann nicht mit einem konkreten Leistungsgedanken verbunden oder mit einem Ergebnis. Ich bin beispielsweise mal auf einen Wettbewerb gefahren, wo nicht mein Ziel war, gut abzuschneiden, sondern einfach Spaß an diesem Wettbewerb zu haben und dieses Ziel habe ich vollkommen erreicht. Ich hatte eine super gute Zeit dort.

[00:30:30] **Lucian Haas:** Von verschiedenen Piloten habe ich schon mal gehört, dass sie eigentlich dann im Wettbewerb am besten abgeschnitten haben, wenn sie nicht mit dem Leistungsgedanken hingefahren sind, sondern mit ich will mal Spaß haben und dann waren sie befreiter und konnten eigentlich letzten Endes viel erfolgreicher fliegen unterm Strich. War das bei dir bei diesem Wettbewerb auch so?

[00:30:48] **Ramona Eckert:** Ja, also wie gesagt, in diesem einen Wettbewerb bin ich ja nicht so gut geflogen, aber ich denke, dass dieser generelle Gedanke, dass der Spaß im Vordergrund stehen sollte und man nicht sagt, ich mache das jetzt, um eine bestimmte Platzierung zu haben, dass das sehr, sehr wichtig ist und das ist auch das, was einen langfristig auf den Wettbewerben hält oder auch den einen motiviert, auch immer wieder die beste Strecke zu fliegen.

[00:31:09] **Lucian Haas:** Dieser Hang zum Wettbewerbsfliegen und auch leistungsorientierten XC -Fliegen und sowas, war der von Anfang an bei dir irgendwie in der Fliegerei schon da? Also auch erst im kleineren Rahmen und dann wachsend oder bist du da reingewachsen? Was war die Initiative oder was hat dich dazu geführt, dass du wirklich diesen Leistungsgedanken in die Fliegerei mit aufgenommen hast?

[00:31:30] **Ramona Eckert:** Ich denke, das ist wirklich was, da wächst man so mit der Zeit rein. Also als ich Fliegen angefangen habe, da hat mich am Anfang das Streckenfliegen und das Wettbewerbsfliegen eigentlich überhaupt nicht interessiert. Also was mich total fasziniert hat, war so Freestyle -Fliegen, so irgendwelche Dynamics -Sats zu fliegen oder ein Sat oder klar, am Anfang fängt man vermutlich mit der Spirale an und da hat mich eigentlich was ganz anderes interessiert und dann ist irgendwann der Fokus so ein bisschen geschifft, so hey, eigentlich ist es doch mal cool, den

Hausberg zu verlassen und woanders hin zu fliegen und dann kam wieder der Gedanke, okay, ich muss jetzt wieder schneller, ich möchte gern schneller fliegen, deswegen gehe ich jetzt auf Wettbewerbe und jetzt bin ich inzwischen auch wieder an dem Punkt, wo ich sage, es wäre sehr sinnvoll, wenn ich ein noch größeres Skillset im Akrofliegen hätte, einfach um mit den Schirmreaktionen vor allem bei einem Zweiliner noch besser umzugehen.

[00:32:18] Also ich denke, was das ausmacht, ist auch einfach so ein bisschen die Vielseitigkeit, die einen als Pilot ausmacht.

[00:32:24] **Lucian Haas:** Das heißt, demnächst nimmst du in dein Training auch wieder mehr Akro -Training mit ein, mit auf?

[00:32:30] **Ramona Eckert:** Definitiv. Also ich hatte einen Heidenspaß, als ich letztes Jahr ein SAV gemacht habe und da meinen Zweiliner wieder mal gestallt habe und da habe ich dann das Gefühl, das ist natürlich auch super, wenn man immer wieder was findet, was einen neuen Spaß bringt, weil natürlich auch Abwechslung auch wichtig ist.

[00:32:43] **Lucian Haas:** Ist es anders, einen Zweiliner zu stallen?

[00:32:46] **Ramona Eckert:** Ja, es ist von der Technik her ein bisschen aufwendiger und die Inputs müssen auch in einem viel definierteren Zeitpunkt, also müssen zum richtigen Zeitpunkt kommen, damit die Reaktion passt. Also wenn man stallen lernt, dann macht es auf jeden Fall Sinn, das erstmal mit einem ENB -Schirm oder sowas zu lernen und wenn da dann die Technik passt, dann auf den Zweiliner umzusteigen.

[00:33:06] **Lucian Haas:** Hat das bei dir von Anfang an geklappt mit dem Stallen?

[00:33:09] **Ramona Eckert:** Nee, mit Sicherheit nicht. Also mein erster Stall sah vermutlich so aus wie jedes Manöver, wenn man es lernt und aus der Anleitung macht man natürlich in einem SAV mit Funk und dann natürlich geht auch mal was schief oder es bleibt mal irgendwas verengen oder so. Also ich denke, deswegen ist es ja ein Lernprozess.

[00:33:25] **Lucian Haas:** Was war für dich, leistungsmäßig gesprochen, von der Fliegerei her, bisher so dein größtes Highlight?

[00:33:32] **Ramona Eckert:** Ich denke schon der weiteste Flug, den ich gemacht habe. Das war letztes Jahr Ende des Jahres, im August war das. Da konnte ich 267 Kilometer FAE -Dreieck fliegen und der Rekord für die Frauen, der Weltrekord, der ist nur drei Kilometer weiter und ich hatte natürlich den Rekord so ein bisschen im Kopf, aber hat am Schluss einfach nicht ganz gereicht, wieder in den Zylinder zu kommen und ich glaube, dass das schon so einer von meinen besten Flügen war und das Interessante ist ja auch, der Flug ist ja so ein bisschen in so einer Randzeit vom Jahr geflogen worden. Also ich habe den ja nicht jetzt im Juni gemacht, wo die Tage am längsten sind, sondern eher in einer recht kurzen Zeitspanne. Deswegen bin ich eigentlich sehr positiv gestimmt, dass wenn ich einen Flug machen kann in einer viel längeren Tageszeitspanne, dass der dann auch noch deutlich länger werden kann.

[00:34:22] **Lucian Haas:** Und was ist für dich das so Besondere an diesem Flug? Also gibt es etwas auch im Flug, wo du sagst, das war so ein Highlight oder ist es wirklich letzten Endes die Zahl, die da steht und dass man sagen kann, ich habe diese 267 Kilometer FAE habe ich geschlossen?

[00:34:37] **Ramona Eckert:** Es ist das Gesamtpaket. Es ist immer ein, welche Ausblicke hat man in dem Flug? Welche Schwierigkeiten hat man? Wie geht man mit denen um? Ich finde es immer total schön, wenn man mit Freunden fliegen kann. Also das ist einfach auch ein Erlebnis, wenn man danach gemeinsam landet und sich freuen kann, dass jeder einfach einen guten Flug hatte. Die Zahl ist natürlich cool, auch die Möglichkeiten, Weltrekord zu fliegen, aber es ist wirklich eher so einfach dieses Gesamtpaket, was das Ganze ausmacht.

[00:35:02] **Lucian Haas:** Mit diesem Blick auf Rekorde, wäre das für dich auch interessant, Rekorde zu fliegen im Stil, wie die FAE das macht, dass man Rekorde anmeldet und gewisse Strecken vorgibt und sagt, ich will ein Out and Return und genau sagen, was es ist oder eine Strecke über drei Wegpunkte oder ein wirklich nach FAE Maßstäben definiertes FAE Dreieck, wo man sagt, ich starte auf einem Eckpunkt und muss das dann entsprechend schließen, was ja nochmal eine andere Herausforderung für die Fliegerei darstellt.

[00:35:32] **Ramona Eckert:** Ich denke, du sprichst mit deiner Frage jetzt gerade Declared und Free Records an, wobei der Unterschied bei beiden eigentlich ist, dass sich das eine nachträglich anmelden kann und das andere, da muss ich davor schon die Turnpoints festlegen. Aber was bei beiden Flügen gleich ist, ist immer, dass ich den Rekord vorher anmelden muss. Also es muss eine Rekordmeldung stattfinden und selbst wenn ich einen Rekord fliege, aber ich habe diese Anmeldung nicht gemacht, dann ist es kein Rekord.

[00:36:01] **Lucian Haas:** Hattest du diesen Flug vom letzten Jahr mit den 267 Kilometer, hattest du den als Rekord angemeldet?

[00:36:07] **Ramona Eckert:** Selbstverständlich. Also ich mache das inzwischen eigentlich immer so, dass wenn ich in ein Fluggebiet gehe, wo ich denke, ich könnte einen Rekord fliegen, dass ich das anmelde, weil das Anmelden ist eine E-Mail und ich glaube, mich würde es sehr ärgern, wenn ich einen Rekordflug machen würde, aber ich hätte es davor nicht angemeldet.

[00:36:20] **Lucian Haas:** Was muss man in so eine E-Mail reinschreiben, damit das als Anmeldung gilt?

[00:36:24] **Ramona Eckert:** Es kommt darauf an, welche Art von Rekord ich fliegen will, aber das, was ich jetzt gerade hauptsächlich anstrebe, dieses Free Distance Around the Triangular Course, da muss man eigentlich nur angeben, wo man startet, wann man startet und welchen Typ von Rekord man haben möchte. Und wenn man jetzt irgendwas erklärt, dann muss man natürlich die Koordinaten weiter reinschreiben und also das sind einfach noch so ein paar, sag ich mal, Angaben. Das ist aber auch was, was sich sehr häufig ändert. Also da kann ich wirklich das Studium von der Section 7 empfehlen, weil das ganze Rekordthema schon sehr komplex ist. Also man fliegt nicht einfach so einen Rekord, klar schon allein, wann man es anmelden muss, aber weil die Läufe schon sehen, sehr kompliziert sind und ich finde auch, dass man diese Rekord Section durchaus vielleicht mal aktualisieren sollte, weil man merkt, dass die ganzen Regeln schon sehr aus der Segelflugszene kommen von früher.

[00:37:18] Also es gibt zum Beispiel nicht die Möglichkeit, einen SPIE Rekord auf einem Dreieck zu fliegen, das nicht den FAI Kriterien entspricht, also ein flaches Dreieck. Es gibt nur ein Out and Return, aber da muss ich an dem Punkt, wo ich gestartet bin, losfliegen und wieder zurückfliegen und das ist ja gar nicht so einfach, was dem, was viel geflogen wird, entspricht sozusagen.

[00:37:40] **Lucian Haas:** Hast du denn solche anderen Rekorde schon mal irgendwie angemeldet, außer deinem FAI -Grente -Dreieck, wo du sagst, okay, da ziehe ich immer auf so einen Weltrekord für die Frauen irgendwie ab? Hast du auch schon versucht, andere Rekorde anzumelden?

[00:37:52] **Ramona Eckert:** Ich habe auch schon versucht, andere Rekorde anzumelden, aber nachdem ich dann die Section 7 etwas genauer studiert habe, habe ich dann festgestellt, dass das so gar nicht funktioniert hätte, wie ich das geplant hätte. Aber das ist ja auch okay. Ich meine, man lernt ja auch in dem ganzen Prozess.

[00:38:05] **Lucian Haas:** Von der Fliegerei, die du so betreibst, manches davon, die sehr leistungsorientierte Geschichte, ist ja sicherlich sowas fürs Ego. Gibt es Sachen, wo du sagst, das ist ein Flug, den ich nur für die Seele mache und was ist das für eine Art von Flug?

[00:38:21] **Ramona Eckert:** Das sind viele Flüge, die man zum Beispiel mit Hike & Fly macht. Also ich hatte diesen Sommer sehr schöne Flüge am Meer entsprechend und das waren wirklich Flüge rein für die Seele. Und auch, ich hatte mal ein sehr, sehr schönes Erlebnis, da bin ich über, da habe ich Olivenhainen aufgedreht und dann hatte ich so eine Oliventhermik gehabt, wo es dann so ganz fein nach Oliven gerochen hat. Und das ist natürlich ein sehr schönes, sehr prägendes Erlebnis oder auch Flüge, wo man dann einfach mit Vögeln fliegt. Wo

[00:38:50] **Lucian Haas:** bist du schon mit Vögeln geflogen?

[00:38:52] **Ramona Eckert:** Also eigentlich fast in jedem Flug. Also gerade zum Beispiel im Pustetal gibt es sehr viele Adler, mit denen man gemeinsam fliegen kann. Ich bin in Spanien mal gemeinsam mit Geiern geflogen. Also jedes Gebiet hat ja überall so seine, sag ich mal, typischen Thermikzeiger, mit denen man dann gemeinsam fliegen kann.

[00:39:11] **Lucian Haas:** Achtest du viel auf Vögel?

[00:39:13] **Ramona Eckert:** Ja, also ich würde von mir auch generell sagen, dass ich ein sehr visueller Mensch bin. Also es ist schon häufiger vorgekommen, dass ich nach dem Flug zu jemanden hingeflogen bin, mit dem ich an einer Stelle zur gleichen Zeit war und gesagt habe, hey, hast du da die Wolke gesehen und da den Vogel und hier, wie sich das und das entwickelt hat? Und dann so, nee, das ist mir gar nicht aufgefallen. Und ich achte schon sehr viel drum, was im Flug ist. Was im Flug um mich herum passiert? Also ich beobachte sehr viel Vögel. Ich schaue, wie entwickeln sich die Wolken? Wie ich so die allgemeine Wetterentwicklung mache? Was machen andere Piloten? Also ich finde, das hilft einem unwahrscheinlich, dann auch einfach eine gute Entscheidungsgrundlage zu haben, um Entscheidungen zu treffen.

[00:39:52] **Lucian Haas:** Hast du das von dir heraus so entwickelt oder ist das auch etwas, wo du sagen würdest, das habe ich beim Wettbewerbsfliegen gelernt, weil man hat so viele Anzeiger, die vor einem fliegen oder hinter einem fliegen oder was auch immer, wo man sagen kann, man kann gucken, was die Luft wirklich macht und lernt davon eigentlich, man muss ständig herumgucken, um zu sehen, wo ist vielleicht die beste steigende Linie und sowas. Oder ist das etwas, wo du sagst, das ist eigentlich Teil meines Naturells, das habe ich schon immer so gemacht?

[00:40:21] **Ramona Eckert:** Das habe ich schon immer so gemacht, aber ich habe es mit Sicherheit noch weiter trainiert durch das Wettbewerbsfliegen, weil man da einfach viel besser angezeigt bekommt, wo steigt die Luft besser, wo sollte man jetzt hinfliegen. Da hat man einfach ein viel, viel besseres Bild, was gerade in der Luft passiert.

[00:40:37] **Lucian Haas:** Bist du, wenn du so im Grund der Wettbewerbsflieger guckst, bist du da jemand, der sehr gut Linien findet?

[00:40:45] **Ramona Eckert:** Linien finden? Ich denke nicht, dass man vor allen Dingen mit den kleineren Schirmen diesen Flugstil hat, dass man viel Linien fliegen tut. Ich denke eher, dass das etwas ist, was sich für größere Schirme besser anbietet. Aber natürlich versucht man entsprechend gut mit den anderen so mitzuschwimmen. Ich denke, die kleineren Schirme, die sind schon eher mehr darauf ausgelegt, dass sie einfach häufiger Thermik finden müssen rein, einfach weil sie nicht so performant sind.

[00:41:11] **Lucian Haas:** Hast du schon mal nur aus Spaßeshalbe auch probiert, einen noch größeren Schirm zu fliegen, um zu wissen, wie der sich fliegt? Also du packst noch mehr, also nicht Gepäck, sondern Ballast auf dich drauf, um zu sagen, ich will mal nicht nur einen SM -Schirm, sondern ich will auch mal einen L -Schirm fliegen, um einfach zu spüren, wie ist sowas dann?

[00:41:29] **Ramona Eckert:** Nein, das habe ich nicht und ich habe das auch nicht vor, weil das dann einfach mit so viel Gewicht, verbunden wäre, dass es einfach gar nicht mehr realistisch ist, dass ich da zum Beispiel sicher starten kann.

[00:41:41] **Lucian Haas:** Im Wettbewerbsbereich gibt es ja auch manchmal, oder nicht manchmal, sondern es gibt die Diskussionen, die da auch so laufen, ob man nicht irgendwelche Faktoren einführen sollte, unterschiedliche Bewertungen oder sowas, um gerade diese unterschiedlichen Gewichte und Schirmgrößen dann entsprechend ein bisschen auszugleichen, dass die Leute nicht mit so viel Gewicht immer fliegen müssen. Wärest du ein Befürworter davon oder würdest du sagen, nee, da muss ich ja wieder auf meinen kleinen Schirm zurück, der wieder giftiger und zickiger ist? Das will ich eigentlich gar nicht.

[00:42:08] **Ramona Eckert:** Das ist auf jeden Fall was, wo gerade sehr viel diskutiert wird. Also die entsprechenden Regularien und so, die diskutieren da auch gerade sehr viel die Möglichkeiten, die es geben würde, was man da machen kann. Ich denke halt, dass die momentane Situation schon so ist, dass eindeutig leichtere Piloten, also es geht jetzt nicht nur um Frauen, sondern es gibt ja auch viele leichtere Männer, dass die einfach benachteiligt werden und dass wir durchaus verschiedene Systeme mal ausprobieren könnten, die diesen Nachteil einfach versuchen auszugleichen. Und mir ist schon bewusst, dass es sehr schwierig sein wird, etwas zu finden, was gerecht für alle ist oder auch generell diesen Nachteil versucht, möglichst gut auszugleichen. Aber ich denke, so ein System, das ist ja nichts, was man einmal entwickelt und dann bleibt es so, sondern das wächst ja auch mit der Zeit.

[00:42:58] Es verändert sich und dann stellt man auch fest, oh, man müsste das wieder in die Richtung anpassen. Also ich denke schon, dass sich da in den nächsten Jahren auf jeden Fall was tun wird, auch mehr Diskussionen. Es gibt ja auch jetzt beispielsweise diese Reynolds -Class, die gemacht wird, einfach, um das ein bisschen vergleichbarer zu machen. Also das ist ja auch nicht nur eine Diskussion, die jetzt leichte Piloten führen, sondern es wurde ja auch

wirklich schon mal vom Maxim oder vom Honno angesprochen, dass das eigentlich kein Zustand ist, wie wir fliegen wollen. Also ich glaube, niemand hat das Fliegen angefangen mit der Vorstellung, boah, ich möchte maximal viel Gewicht nachher mitnehmen, wenn ich abhebe, sondern die Faszination vom Fliegen ist ja, dass man so leicht unterwegs ist. Ich meine, ich kann mir meinen Rucksack schnappen, auf den Berg hochlaufen und kann einfach fliegen. Ich habe kein tonnenschweres Fluggerät.

[00:43:44] Und ich glaube, diese Faszination, zu der sollten wir wieder zurückkommen.

[00:43:50] **Lucian Haas:** Wie stehst du zu so Submarine -Gurtzeugen, auch von dem Handling her, wo man sie halt 10 Minuten, 15 Minuten braucht, um das alles perfekt anzulegen, bis man da überhaupt im Gurtzeug drin ist? Ist das noch eine vernünftige Fliegerei?

[00:44:05] **Ramona Eckert:** Ich glaube, das Anlegen ist jetzt gar nicht so aufwendig. Ich selber fliege kein Submarine, einfach aus dem Grund, dass ich meinen Gewicht -Ballast da nicht so sinnvoll unterkriegen würde und weil ich auch einfach den Protektor nicht ausreichend empfinde. Das Submarine hat ja schon gezeigt, dass es, oder auch die ganzen entsprechenden Gurtzeuge, die jetzt von den anderen Herstellern gekommen sind, die haben ja schon gezeigt, dass es einen sehr markanten aerodynamischen Vorteil bietet. Also wenn du heute an der Wildspitze mitfliegen willst, dann kommst du an diesen Gurtzeugen definitiv nicht vorbei. Aber für mich bringen die schon sehr, sehr viele Nachteile mit. Also gerade zum Beispiel, was die Rundumsicht angeht oder auch, dass man seine Instrumente nicht hinkommt oder auch, dass ich einfach nicht schnell aus dem Gurtzeug rauskomme, falls ich mal irgendwo landen muss, wo ich eigentlich noch nicht landen wollte.

[00:44:50] Also ich denke, die haben schon ihre Berechtigung, aber sie bringen halt schon sehr, sehr viele Nachteile mit. Und ich denke, jeder sollte da einfach überlegen, ob es ihm das wert ist, das zu fliegen.

[00:45:00] **Lucian Haas:** Aber wäre es nicht für einen Top -XC -Pilot, für einen Piloten oder Pilotinnen wie dich, wo es wirklich darum geht, das Letzte auch rauszukitzeln, weil man sagt, man will schneller weiterkommen und diese XD -Punkte sammeln und am Ende wieder vielleicht oben irgendwo auf dem Podium stehen. Ist es da nicht auch interessant zu sagen, okay, am Schirm kann ich vielleicht nichts mehr drehen, aber am Gurtzeug?

[00:45:19] **Ramona Eckert:** Ja, natürlich würde mir das einen Vorteil bringen. Aber ich muss halt auch fragen, was bekomme ich dafür? Und in dem Sinne bekomme ich eher Nachteile. Und das ist einfach für mich eine Rechnung, die momentan nicht aufgeht. Also ich könnte ja auch sagen, ich versuche jetzt deutlich schneller zu fliegen. Und deutlich schneller zu fliegen heißt ja schon häufig, dass ich beispielsweise nach einer Kahlquerung nicht erst aufdrehe und dann hoch weiterfliege, sondern dass ich direkt weiterfliege. Und das heißt halt auch, dass man dann sehr viel geländenah fliegt. Und das ist halt einfach mit erhöhten Risiken verbunden, die ich nicht bereit bin einzugehen.

[00:45:51] **Lucian Haas:** Wie siehst du das überhaupt mit dem Risiko bei Wettbewerben? Ich

[00:45:56] **Ramona Eckert:** denke schon, dass es einzelne Piloten gibt, die teilweise zu risikoreich fliegen. Aber man kann auch sehr viel beeinflussen, wie risikoreich man fliegt. Also zum Beispiel durch das Task -Setting, indem ich beispielsweise als Veranstalter nicht einen Wendepunkt ins Lee lege oder sowas. Aber generell bewegen wir uns da schon in einer, sag ich mal, Umgebung, wo jeder mit einem Live -Tracker ausgestattet ist. Was heißt, wenn da einer irgendwo zum Beispiel mit dem Retter abgeht, dann sieht das die Organisation sofort und kann auch direkt da ein Heli hinschicken. Was, wenn ich allein fliegen gehe, jetzt nicht unbedingt der Fall ist. Deswegen, ich bin ein riesen Fan von Live -Tracking, sei das jetzt im Wettbewerb, wo es natürlich vorgeschrieben ist, oder auch, wenn ich selber fliegen gehe, weil es einfach für mich ein sehr gutes Instrument ist, Risiko zu minimieren, weil einfach ich sehen kann, wo,

[00:46:47] beziehungsweise wo andere sehen können, wo ich unterwegs bin und damit auch einfach viel gezielter Hilfe holen kann, falls mal was schiefgehen sollte.

[00:46:55] **Lucian Haas:** Du hast vorhin mal von Hartnäckigkeit gesprochen, die dir zugeschrieben wird. Bedeutet Hartnäckigkeit manchmal, dass man sich nicht so gut fühlt, aber manchmal auch ein erhöhtes Risiko? Also dass du ein erhöhtes Risiko eingehst bei manchen Flügen?

[00:47:06] **Ramona Eckert:** Ich denke, man sollte sich schon überlegen, welches Risiko man bereit ist einzugehen. Also es gibt zum Beispiel, um das jetzt mal konkret an was festzumachen, es gibt einen Bereich, wenn man vom Staller Sattel zur Grenze fliegt, der bei den typischen Nordwindlagen, wo wir dort fliegen, immer eher so ein bisschen turbulenter ist einfach. Und das ist für mich schon so ein Gebiet, da halte ich deutlich mehr Hangabstand oder da geht auch einfach mein Schnitt runter, weil ich da jetzt nicht mehr so im Vollgas stehe, wie ich es davor mache. Und das ist für mich okay, weil im Endeffekt ist es nur ein Flug. Es geht um die goldene Ananas. Und es ist viel wichtiger, dass ich abends gesund nach Hause komme und vor allen Dingen auch, dass ich längere Zeit am Fliegen habe. Was bringt mir denn ein Flug, wo ich die ganze Zeit nur risikoreich geflogen bin und nachher hänge ich irgendwo im Baum?

[00:47:55] **Lucian Haas:** Fliegst du mit zwei Rettern? Ja. Immer?

[00:47:59] **Ramona Eckert:** Immer. Schon allein, weil es im Wettbewerb vorgeschrieben ist und ich das gleiche Gurtzeug auch für die Streckenflüge verwende. Wenn ich jetzt einen Hike and Fly mache, dann nicht. Da nicht. Aber ansonsten habe ich die immer dabei und kann ich eigentlich auch empfehlen, weil ich meine, das ist eine zweite Lebenschance, falls mal der erste einfach Retterfraß macht.

[00:48:20] **Lucian Haas:** Gibt es sonst noch etwas, was du zur Risikominimierung machst, außer Live -Tracking auf der einen Seite, was du empfiehlst, und zwei Retter zu nutzen? Oder zwei Retter immer? Um Gurtzeug zu haben? Nutzen ist ja noch etwas anderes.

[00:48:32] **Ramona Eckert:** Also da gibt es schon sehr viele Sachen. Und ich meine, Sicherheit oder Risikominimierung ist eigentlich auch immer eine Summe von Aktionen. Also was ich zum Beispiel mache, ist, dass ich immer versuche, mit Freunden unterwegs zu sein. Oder wenn ich fliegen gehe, dann wissen eigentlich immer mehrere Leute, was so mein grober Flugplan für den Tag ist. Ich finde, man kann auch viel Risikominimierung betreiben, indem man sich zum einen sehr gut vorbereitet, indem man beispielsweise weiß, okay, heute Nachmittag soll es eher gewittrig sein. Was heißt, wenn da die ersten Anzeichen kommen, dann weiß ich, was mich erwartet, dann gehe ich rechtzeitig landen. Oder natürlich auch, indem man sich fit hält. Das hatten wir ja vorher schon drüber gesprochen. Oder auch einfach, dass ich versuche, gut mit meinem Schirm umgehen zu können. Das heißt, indem ich viel SAVs mache, indem ich mich auch fortbilde. Das heißt, es ist praktische Natur oder auch theoretische Natur, dass ich mir da einfach etwas anlese oder versuche, einfach auf dem aktuellsten Wissensstand zu bleiben.

[00:49:24] **Lucian Haas:** Ist es dir bei solchen XC -Flügen weite Strecken schon mal vorgekommen, dass du sagst, da bin ich jetzt eigentlich ein zu großes Risiko eingegangen? Hast du da mal schon bei solchen XC -Flügen Erlebnisse gehabt, wo du sagst, wäre ich mal besser weggeblieben oder sonst was?

[00:49:41] **Ramona Eckert:** Ja, ich denke, im Nachhinein ist man immer schlauer. Ich hatte mal ein Erlebnis, wo ich in einen eher kräftigen Talwind gekommen bin und das natürlich dann sehr turbulent wurde. Da hätte ich mir auch im Nachhinein gewünscht, dass ich das besser eingeschätzt hätte und dann entsprechend meine Aktionen angepasst hätte. Also ich denke, dass man mal in eine Situation kommt, wo man sagt, oh, das hätte ich jetzt nicht so erwartet und das ist jetzt aber so. Das passiert immer wieder mal, aber es sollte definitiv nicht der Regelfall werden.

[00:50:10] **Lucian Haas:** Hast du noch Hobbys neben der Fliegerei?

[00:50:13] **Ramona Eckert:** Ja, also ich versuche einfach nebenher viel Sport zu machen, da einfach viel aktiv zu bleiben. Aber das Fliegen ist schon für mich so ein entscheidender Punkt. Was ganz toll ist, ich habe angefangen, Pilze sammeln zu gehen. Kann ich sehr empfehlen, weil gerade im Herbst, wenn es dann mal regnet, dann denkt man so als Flieger, ah Mist, jetzt regnet es, jetzt kann ich nicht fliegen gehen. Und wenn man Pilze sammelt, dann denkt man, oh schön, es regnet, jetzt kommen bald die Pilze. Und das ist natürlich total super, weil da bin ich relativ wetterunabhängig.

[00:50:38] **Lucian Haas:** Was ist so spannend am Pilzesammeln?

[00:50:41] **Ramona Eckert:** Es hat natürlich diesen Aspekt, dass man viel draußen ist, was natürlich auch sehr viele positive Aspekte hat. Im Idealfall findet man was, was man nachher essen kann und was einem schmeckt. Das ist natürlich auch toll. Und es ist ein sehr strukturiertes Herangehen. Also man läuft nicht einfach durch den Wald und hofft, dass einem plötzlich ein Pilz vor die Füße hüpf, sondern man kennt sich ja aus mit Böden, mit Pflanzen, die

anzeigen, dass es hier bestimmte Pilze geben müsste oder auch das entsprechend zu finden. Oder auch wenn man einen Pilz gefunden hat, dann gibt es eine sehr strukturierte Herangehensweise, wie ich den bestimmen tue anhand von den Merkmalen, den der hat. Und da kann man sich recht gut heranhangeln. Also das ist das, was mich daran eigentlich so fasziniert. Und es ist natürlich schon schön, wenn man da mal so beispielsweise einen richtig schönen Pilz hat.

[00:51:27] Wenn man einen Steinie findet, also einen großen Steinpilz, das freut einen natürlich dann.

[00:51:31] **Lucian Haas:** Gibt es für dich beim Pilzesammeln irgendwelche Parallelen zur Fliegerei, wie du da herangehst oder sowas? Oder ist das eigentlich nur ein kompletter Ausgleich?

[00:51:40] **Ramona Eckert:** Es gibt schon gewisse Parallelen, insofern, dass man sagt, die Stellen, an denen Thermik entsteht, die sind ja nicht immer gleich übers Jahr. Also je nachdem, zu welcher Jahreszeit ich mich befinde, auch zu welcher Tageszeit, verändert sich ja die Thermik so ein bisschen. Wo die am besten entsteht. Ein bisschen so ähnlich ist es wie bei den Pilzen, dass man sagt zum Beispiel, wenn es längere Zeit nicht geregnet hat, dann würde ich jetzt nicht nach Pilzen suchen auf einem Südhang, weil es da dann zu trocken ist, sondern da würde ich eher auf eine Nordseite gehen.

[00:52:12] **Lucian Haas:** Gibt es noch andere Effekte, die vergleichbar wären?

[00:52:16] Also jetzt nur als Beispiel, weil ich habe mir das, wo du das gerade jetzt sagst von Pilzesammeln, habe ich dann auch so überlegt, worauf achten die Leute? Dann gibt es, du hast gesagt, es gibt bestimmte Zeiten. Es gibt aber auch sowas wie... Sowas wie Hotspots beim Pilzesammeln, wo man weiß, da kommen die Pilze eigentlich immer. Und je häufiger man Pilze sammeln geht, kennt man auch irgendwann diese Hotspots, die man dann zu bestimmten Jahreszeiten vielleicht abgrasen kann. Nutzt du sowas dann auch schon? Also dass man so ein Erfahrungswissen sammelt, um zu sagen, da hinten geht es thermisch hoch und sozusagen an der anderen Stelle weiß ich, da sind um diese Zeit immer diese Steinpilze zu finden oder was auch immer?

[00:52:52] **Ramona Eckert:** Ja, das hast du eigentlich sehr gut beschrieben. Also Pilze sind ja auch sehr standardtreu. Genauso wie sich die Thermik bei ähnlichen Wetterlagen auch ähnlich entwickeln wird.

[00:53:00] **Lucian Haas:** Kann man beim Pilzesammeln auch ehrgeizig sein?

[00:53:03] **Ramona Eckert:** Also ich glaube nicht, dass wenn ich jetzt ehrgeizig in den Wald gehe, dass dann der Pilz deswegen beschließt, er wächst jetzt kräftiger oder so. Ich meine, das ist die Natur. Entweder er ist da oder er ist nicht da.

[00:53:12] **Lucian Haas:** Nein, das nicht. Ich meine von den Ergebnissen, dass man am Ende irgendwie... Man geht Pilze sammeln und man kommt mit nur zwei Pilzen zurück oder einem ganzen Korb voll, dass man das ähnlich feiern kann wie ein 267 Kilometer FAI.

[00:53:24] **Ramona Eckert:** Ja, natürlich. Man kann sich über alles freuen, was man findet. Ich meine, manchmal ist es halt einfach so, dass es nicht mehr gibt. Das ist wie beim Streckenfliegen. Wenn der Tag nicht gut ist, dann kann ich auch nicht 200 Kilometer fliegen. Also es müssen ja schon die entsprechenden Voraussetzungen vorhanden sein.

[00:53:38] **Lucian Haas:** Was würdest du sagen, hat mehr mit Glück zu tun? Fliegen oder Pilze sammeln? Ich

[00:53:43] **Ramona Eckert:** denke, hinter beidem steckt viel Leidenschaft, Vorbereitung und auch Commitment, das zu machen.

[00:53:48] **Lucian Haas:** Was sind deine nächsten großen Ziele?

[00:53:51] **Ramona Eckert:** Ich möchte gerne einen 300er FAI fliegen. Das würde mich schon freuen. Das würde mich schon sehr reizen. Und es gibt auch noch so, ich sage mal, Ziele außerhalb vom Streckenfliegen. Zum Beispiel, ich würde unwahrscheinlich gerne lernen, wie man ein Heli richtig sauber fliegt, weil das für mich schon einfach ein Flugmanöver ist, was sehr viel Faszination ausübt, weil es einfach mit sehr viel, sage ich mal, präzisen Inputs zu tun hat. Einfach sehr viel Können, sehr viel Feingefühl und das würde ich schon sehr gerne können. Aber bisher hat sich noch nicht so die Zeit ergeben, weil jetzt einfach im Sommer viel Strecken - und Wettkampffliegen war.

[00:54:21] **Lucian Haas:** Könntest du mit dem Ceno ein Heli fliegen?

[00:54:24] **Ramona Eckert:** Definitiv, aber ich glaube, einfacher, den zu lernen, wäre es definitiv erst mit anderen Schirmen.

[00:54:29] **Lucian Haas:** Das heißt, du müsstest dir auch erst noch einen anderen Schirm kaufen, um dann da voranzukommen?

[00:54:33] **Ramona Eckert:** Das würde es auf jeden Fall einfacher machen und den Weg sicherer gestalten.

[00:54:37] **Lucian Haas:** Ist das dein Ziel, weil du auch vorhin sagtest, du möchtest im Grunde auch, würdest gerne mehr Agro trainieren, dass du dir auch künftig noch einen Agro -Schirm oder etwas dafür geeignetes anschaffen würdest?

[00:54:46] **Ramona Eckert:** Ja, definitiv.

[00:54:49] **Lucian Haas:** Ramona, ich wünsche dir viel Spaß beim Trainieren von Agro und allen möglichen Ergebnissen, die du auch noch beim Streckenfliegen machst. Der 300er muss auf jeden Fall irgendwann fallen, sage ich mal. Und insgesamt ist das sicherlich ein schönes Ziel, was du dann da auch noch hast.

[00:55:04] **Ramona Eckert:** Danke dir, auch danke für das Gespräch.

[00:55:12] **Lucian Haas:** Wie immer gibt es einige weiterführende Links zu dieser Folge in den Shownotes im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Podz-Glitz ist der Podcast von Lu-Glitz. Alle zwei Wochen erscheint eine neue Folge. Wenn du nicht so lange warten willst, dann stöbere doch im Archiv. Zu finden auf Lu-Glitz und überall dort, wo es Podcasts gibt. Wenn dir gefällt, was ich dir hier biete und du auch in Zukunft noch mehr von Podz-Glitz hören und Lu-Glitz lesen willst, dann werde doch zum Unterstützer beider Projekte. Welchen Förderbetrag du gibst, kannst du ganz frei wählen. Mein unverbindlicher Vorschlag sind 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro im Monat. Ist das nicht ein faires Angebot für so viel Information und Unterhaltung rund um das schönste Hobby der Welt? Alle

[00:55:57] Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf der Website www.Lu-Glitz.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern.

[00:56:09] Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz. Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald. Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

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

Show notes

Ramona Eckert became the first woman to win the overall ranking of the deutschen Streckenflugmeisterschaft. What does this mean for her?

Actually, paragliding is not a sport in which one should expect differences in performance between men and women. Nevertheless, it still rarely happens that a female pilot actually reaches the top of the overall ranking in competitions. When it does happen, it always causes a buzz and amazement in the scene.

This year, Ramona Eckert won the overall ranking of the German gliding championship. It is the first time that a woman has succeeded in doing this.

This performance is not entirely surprising, however. The 33-year-old from München has been among the top of the German XC scene for years and has already won the title Deutsche Meisterin three times. She has also multiple times been among the top 3 in the women's world rankings of the XContest.

What this first overall victory means to her, Ramona Eckert tells us in this episode 145 of Podz-Glīdz. We talk about what fascinates her about performance-oriented flying. It is about ambition and persistence, dealing with risk, physical training in the gym, having an eye for the good days, the advantage and the burden of flying with ballast, and visualizing flight routes.

If you enjoy Podz-Glīdz, then please support my work on it – as a patron. How to do that very easily can be found on the paragliding blog Lu-Glīdz at: <https://lu-glīdz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music:

Track: Jasmin Whispers | Artist: Patrick Patrikios

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=5wSiF2IqrAA>

LINKS to Lu-Glīdz:

- Blog: <https://lu-glīdz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglīdz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglīdz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glīdz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glīdz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glīdz-der-lu-glīdz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglīdz>
-

LINKS to Ramona Eckert:

- Instagram: https://www.instagram.com/ramona_cumuli/
- Ramonas' flights in the XContest: <https://www.xcontest.org/world/en/pilots/detail:Ramona.Eckert>

- Ramonas 267 km FAI triangle in Pustertal:
<https://www.xcontest.org/2023/world/en/flights/detail:Ramona.Eckert/21.08.2023/09:03>
 - Thermikprognose XC Therm: <https://xctherm.com/de/willkommen>
-

More Podz-Glitz episodes with successful female paragliding pilots:

- World record holder Brigitte Kurbel (Ep. 51):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2021/03/podz-glitz-51-die-weltrekordlerin.html>
- X-Alps participant Eli Egger (Ep. 92):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2022/09/podz-glitz-92-mit-schwerem-gepack.html>
- Acro World Champion Gabi Fonck (Ep. 63):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2021/08/podz-glitz-63-die-acro-nomadin.html>

Transcript

[00:00:05] **Ramona Eckert:** I actually managed to try it out for about a year. I flew the 10.02 and had it in size S for a season, and then I switched to size MS. It's well known that smaller gliders are generally harder to fly—that they, for example, react more violently in extreme situations and that the performance isn't as good. But what really surprised me was how much less work you have in the air with this larger glider.

[00:00:46] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Ramona

[00:00:57] **Ramona Eckert:** Eckert and

[00:00:58] **Lucian Haas:** Lucian Haas on the mic.

[00:01:03] Actually, paragliding isn't a sport where you'd expect to see differences in performance between men and women. Nevertheless, it's still rare for a female pilot to actually reach the top of the overall standings in competitions. When it happens, it always causes a stir and a sense of wonder in the scene. This year, Ramona Eckert won the overall standings of the German cross-country flight championship. It's the first time a woman has managed to do this. However, this achievement isn't entirely surprising. Ramona has been among the top of the German XC scene for years and has already won the title of German Champion three times. She has also multiple times been among the top 3 in the women's world rankings of the XContest.

[00:01:49] What this first overall victory means to her, Ramona tells us in this episode 145 of Podz-Glitz.

[00:01:58] We talk about what fascinates her about performance-oriented flying. It's about ambition and persistence, dealing with risk, physical training in the gym, having an eye for the good days, the advantage and burden of flying with ballast, and visualizing flight routes. If you enjoy Podz-Glitz, why not support my work as a promoter? You can find out how easy it is on the Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:34] Ramona, you won the overall ranking in this just-concluded season of the DRV XContest. And that's the first time a woman has stood at the very top there. Does that mean anything to you?

[00:02:47] **Ramona Eckert:** Yes, well, of course I'm happy that I achieved this, especially since it didn't just happen overnight, but also because I've consistently landed in the top 10 of the German cross-country pilots over the past few years. But the title doesn't mean that much to me; it's simply that I had a good year, got to fly with friends, and had some beautiful flights.

[00:03:08] **Lucian Haas:** But this thing about being the first woman is still highlighted everywhere, even on the DRV website and all that, as if it were some special achievement. Do you see it as a special achievement for yourself, like saying, "As a woman, I managed to do this and now beat the men"? Or is that not important to you at all? To me...

[00:03:27] **Ramona Eckert:** It's actually really not that important, because I think that gender isn't the deciding factor in determining how well someone flies. I think rather that your own motivation, the preparation, the training, or simply the

commitment—being willing to put in the work—that's much more decisive.

[00:03:45] **Lucian Haas:** What is the reason then that in these competitions, both national and international, women are still relatively rarely seen on the overall podiums?

[00:03:54] **Ramona Eckert:** I think that's mainly because, if you look at the distribution of men and women in paragliding—my latest figures were from 2023—less than ten percent of pilots are women, so there's simply a much smaller number of women who are able to participate in the first place.

[00:04:13] **Lucian Haas:** And of the women who can participate, are there also only a few who can fly along at this high international level?

[00:04:20] **Ramona Eckert:** Exactly, there are just even fewer who can fly at that level at all.

[00:04:24] **Lucian Haas:** Do you see yourself as an action pilot? As an exceptional pilot?

[00:04:28] **Ramona Eckert:** I don't think I'm an exceptional pilot, but I do think I'm a very passionate one. So when I fly, I want to enjoy it, and I have fun on every flight I do.

[00:04:39] **Lucian Haas:** Where would you see your strengths, your own assessment of your strengths when flying? What makes your flying style unique?

[00:04:47] **Ramona Eckert:** I think if you asked me that question, many of my friends would say that I fly very persistently, and I see it that way too. Of course, it's always important to recognize good flying days and, naturally, to adjust your flight plan accordingly on those days. So, it doesn't do me any good if I see a good flying day but then plan the triangle, for example, way too large. It's just about reading the conditions in such a way that I know how large I can plan my flight, so that in an ideal case, I can still close it at the end.

[00:05:16] **Lucian Haas:** How does that persistence manifest?

[00:05:18] **Ramona Eckert:** It shows in the fact that I'll sometimes spend an hour at one spot until it finally goes back up. So, if I don't have to land somewhere because I'm just sinking or something, I don't see why I shouldn't keep at it. It's often the case that thermals are very cyclical, and if you just stay persistent and try to stay climbing, it can sometimes reward you with some really beautiful flights. For example, I had a flight recently where I was below the inversion for an hour and really fought hard to get back up. The pilots next to me actually gave up and went down to land. But I knew that if I could get past this one difficult section, the flight could become very, very beautiful afterwards. And it did. And of course, I was incredibly happy and proud that I managed to do it.

[00:06:03] **Lucian Haas:** Where does this persistence come from? Are you generally such a persistent person in life? Or is it in flying where you basically live out this character trait?

[00:06:12] **Ramona Eckert:** I think I've always been a very ambitious person, I wanted to measure myself against others. So I think it just comes from my character.

[00:06:20] **Lucian Haas:** For this kind of flying, if you say you're ambitious, are you in some way also a natural talent? Or would you say that you channel this ambition into a kind of training or something like that?

[00:06:33] **Ramona Eckert:** Yes, so behind such long flights, there's already a lot of training, and also a lot of preparation. There are different types of pilots. Some just go out and fly, and others really prepare every valley crossing with departure altitude and everything. And I think I'm sort of a middle ground between the two. I do a lot of preparation by doing my homework. For example, if I look at a lot of flights, I regularly check the Phoenix XContest to see what's being flown, even in new areas. And now, for example, these Weiden flights I did, they're in the Pustertal. And I once looked it up, I have over 200 hours of airtime - cross-country flight experience in the Pustertal itself. So that's, of course, already a lot of experience that I can simply fall back on. If I ever get low somewhere, the chance is relatively high that I've experienced it before, simply because I've spent so many flying hours there.

[00:07:22] **Lucian Haas:** But is it just flying and more flying, basically, that's the training for you? Or are there things where you say, I've also specifically trained certain things? Like circling in thermals or other things where I say, I want

to get better at that in some way. What can I do there? And I fly into a thermal five times, up, out again, down again, and say, how do I get up better the second time or something? I try out new things. So, a kind of very targeted training.

[00:07:50] **Ramona Eckert:** So for me, very targeted training was starting to fly competitions. The main reason I started flying competitions was simply that I had already used up the time span that a cross-country flight day just has, but I was very slow. And in a competition, you just learn to fly very efficiently. You have many other pilots around you. You have a really direct comparison. And that helped me a lot to be able to fly faster. I wouldn't claim that I'm still a very... well, that I'm a pilot who flies very fast, but I just fly significantly faster now and I can make use of the long duration. And what I also did as targeted training is simply keeping fit. I've been doing a lot of strength training for a long time now, I go to the gym regularly. I try to keep myself fit about two or three times a week.

[00:08:37] I can really recommend that to any pilot, and especially to women, to do some targeted training, because it helps you incredibly well to cope with, let's say, the stresses of such a long flight. I mean, when I fly, it can be ten hours or so. And usually, it's often the case that the next day is another good flying day. That means I have to bring the energy and the endurance to be able to do another good flight on the second day, if I want to.

[00:09:07] **Lucian Haas:** What do you train specifically physically, like specifically for flying? Are there certain things where you say, I need abdominal muscles or I need strong arms to be able to hang on the B-handles all the time and pull everything down or something?

[00:09:19] **Ramona Eckert:** So my secret tip would definitely be the lat pulldown, because that's something where you can compensate for the biceps very well, especially for women. And it's also much more efficient if you're cranking from the lats, especially if you have some weak thermals where you have to hang in them for a very long time.

[00:09:34] **Lucian Haas:** What is the lats?

[00:09:35] **Ramona Eckert:** A "Latt" is the latissimus. That's a muscle on the side of your back that you use, for example, when you're pulling something down from above. And I can highly recommend training that, or generally the shoulder area, back, core, but also the legs. So in the end, it's really the whole package. There's nothing I'd say I don't need for flying.

[00:09:56] **Lucian Haas:** Is there a typical program that you actually do every week, all year round, to say, "I want to be fit for flying"?

[00:10:03] **Ramona Eckert:** I always try to incorporate a bit of variety into my program. So, I don't just go to the gym; I also do other things to stay fit. Like all the classic endurance sports, such as cycling, going climbing, doing some hiking, or going swimming or something like that. I think everyone should just find something for themselves that they enjoy, because having fun is important, otherwise you won't do it. And just stick with it and really find a variety so that you can create a good overall package to stay fit and keep staying fit.

[00:10:30] **Lucian Haas:** You said earlier that you learned how to fly fast in competition. Flying fast also means constantly pushing and holding down the speed bar, which can sometimes be quite exhausting from glider to glider if you're on the speed bar for a long time. Do you do a lot of strength training for that?

[00:10:45] **Ramona Eckert:** Yes, definitely. I mean, you basically train for that already if you're flying competitions all the time, since you're on the gas so much.

[00:10:53] **Lucian Haas:** You don't necessarily need that in the gym anymore. If you're sitting in the leg bag and stretch your feet out and kick forward properly into the speed bar, do you already have enough training from that?

[00:11:03] **Ramona Eckert:** Yes, that's right. And apart from that, most of the gear has some kind of pulley system in it. That also makes it so that when you're standing in the speed bar, it doesn't cost as much effort to hold it as it does when you're kicking it fresh. That

[00:11:14] **Lucian Haas:** ...was the strength training. How else do you actually prepare for a flight day? Tell me a bit about what you pay attention to, like the weather or other things? And how do you choose a flight site to go to? What all do you look out for there?

[00:11:29] **Ramona Eckert:** So, that depends a lot on whether I'm going to a flight area I haven't been to before or one I already know, because in that case, part of the preparation is already known. But what I actually do is, I look really intensively at the weather. I have an app called Xtetam. I can really recommend it; they're also one of my sponsors, I should mention that here. They offer a great weather forecast for a pretty long period, like five days. I mean, if it's longer than that, you know yourself that the probability of the forecast being accurate drops. That's why I think it's totally great. I use it really just to get a rough overview. And when I see, okay, there's a day that looks interesting, then I do very intensive weather research. So then I look at the wind in different altitudes. I also look at different models. I just try to...

[00:12:13] to get a good general picture. What is the day like? What is it capable of? Where will difficulties arise? For example, with the Krändel triangle, it's often the case that it can overdevelop in the Dolomites, especially late in the year. If I know it's going to rain there, then even if the day before is great, I can unfortunately only fly a flat triangle. And I try to get a very comprehensive picture of the weather. And then, of course, there's also a bit of infrastructure. So, where is the launch site? Where is the landing field? Where is the location? Where are the landing zones? Where are the typical lines that are flown for a long time? What kind of flights were made there? Where would I turn at approximately what time? And what I also find very helpful is to deal a bit with the infrastructure on the ground. So, where are the train lines? Where are the bus lines? So that if you go down, you already have a plan for how you can roughly get back.

[00:13:02] **Lucian Haas:** Do you also look at other flights a lot? Like in XContest or in DRV XC, where you actually check the databases and see that people have already flown there. How did they fly it and what else? Is that also a typical winter program for you, alongside going to the gym, where you say, okay, I'm going to properly prepare for the next season now?

[00:13:20] **Ramona Eckert:** I wouldn't really call it a winter program. It's more something I just do every now and then. I always try to see, for example, if a well-known triangle is being flown differently now, because flight routes do change. And I really think you can learn a lot from that, see what was flown today, or see what's more efficient. I use it as a very extensive source of information to draw conclusions on how I can adapt my flying style.

[00:13:47] **Lucian Haas:** Some pilots use a soaring simulator where you can basically fly over landscapes using Google Earth, and you can actually try out different headings and get a visual sense of certain landscapes, especially if they're new or something. Have you ever done anything like that?

[00:14:03] **Ramona Eckert:** I've done that before, but I actually found it more useful to just look at things on Google Earth or to put the flights into 3D.

[00:14:10] **Lucian Haas:** And then, piece by piece, actually looking at these 3D flight visualizations. What did they do there? And do you also remember things like where the takeoff altitudes were, just to get a sense of it? Do you take notes on that, or do you have a mental image of how a flight should proceed?

[00:14:28] **Ramona Eckert:** I really have more of a mental image in my head. So I don't memorize individual takeoff altitudes now, but you should definitely have a rough idea afterwards. And my goal is ultimately that if someone has never flown there and asked me, "Hey Ramona, what do I need to watch out for?" I could give them a briefing, so that I could explain it to them. Like saying, "Here, you have to be careful. That's a difficult spot. Here you can get good thermals. A lot of people have already stalled here. You have to watch out before that because the wind goes there." Just having an image of what the flight looks like? Where do I need to gain altitude? Where are the long valley crossings? So that I could, in principle, just map it out on a map with the corresponding important spots or difficult spots, difficult spots.

[00:15:13] **Lucian Haas:** So you're saving it like individual images of these Google Earth views or maps in your head. You can then recall them and say, "Ah, that's where this valley jump happens," and "On the other side, I'd better fly this or that spot." They always fly there. I've never flown there, but I've seen it and I'd do it the same way. And I'd also know where that spot is.

[00:15:35] **Ramona Eckert:** Exactly. But what I can also highly recommend is that if you're in a flight area you don't know yet, you should really plan a route with XCTrack and just have it show you the way to the turning point. Because sometimes the mountain looks a bit different than you might have expected. And if you know, "Okay, I definitely have

to go this way," then that's very helpful.

[00:15:55] **Lucian Haas:** You mentioned XCTrack earlier. That's mainly for thermal weather forecasting. What's your benchmark for saying, "Oh, there's a good day coming up"?

[00:16:06] **Ramona Eckert:** XCTrack has a really nice feature where it calculates a potential flight distance. You can set your pilot level yourself, and in the end, it's not that important what I set it to. I just need to keep it constant so I can compare one day to another. So, if XCTrack tells me I can fly 50 kilometers one day and 200 the next, I can just see, oh, okay, the 200-kilometer day is obviously much more interesting. For me, 200 is pretty much the limit—if it turns red accordingly, I'll say, oh, okay, I'm definitely going to take a closer look at that. But it's also very difficult; that number doesn't always hold true. It could easily be that a day that isn't forecasted very well ends up developing much better later, because the forecast data just changes in the air—the air is simply different later on.

[00:17:00] **Lucian Haas:** Have you also had days that were great, where you really took the time to go flying, and then you were basically standing on the ground after an hour realizing that nothing was working out?

[00:17:12] **Ramona Eckert:** Yes, absolutely. That's happened to me too. I had a flight recently where we thought, oh, this is going to be another beautiful soaring day. And then the west wind was just significantly stronger than forecast. There was really no progress at all. And then it was just the realization, okay, today just isn't the day. And yeah, then you just fly back to the launch site with the wind and have another nice day instead.

[00:17:33] **Lucian Haas:** How do you deal with something like that? Are you disappointed? Do you get annoyed about traveling all that way just to end up there without getting to do the big cross-country flight?

[00:17:42] **Ramona Eckert:** I think it's important to learn from it and reflect on, okay, what didn't work in my preparation? What might I have overlooked? But if all the pilots around me say, hey, they also thought it was going to be a good day, then it could simply be that the forecast was off. I don't necessarily get angry about that. But of course, obviously, you'd have liked to keep flying that day. But it's nothing that can be influenced now. So if the weather decides to be the way it is, I can't influence that. I can influence whether I end up crashing at a certain point or not.

[00:18:14] **Lucian Haas:** Would you say that, over the last few years, you've basically gotten better at weather assessment? Or has the weather itself changed over the last few years to the point where it's actually harder to make a proper weather assessment?

[00:18:28] **Ramona Eckert:** I think it's both. On one hand, you definitely gain more experience, so you can say, "This day was predicted like this before and it developed like that, and now it looks like that again." But on the other hand, like you just mentioned, I also think that weather forecasting has simply become more difficult in some ways.

[00:18:47] **Lucian Haas:** How do you deal with somewhat uncertain days? Do you always bet on it and say, "I'm going anyway"? Or do you just look at it, especially when it comes to points—and to that point, you obviously always have to manage your time, how much time can you put into flying—do you say, "No, I'm really focusing on the days that are clearly really good"? I

[00:19:10] **Ramona Eckert:** I try to focus on the days that I think are clearly going to be good. But sometimes you just have to listen to your gut. For example, we had a day at the end of May this year that wasn't a classic good paragliding day like we're used to, like the long flights we normally do. And I'd looked at the weather the day before and had this thought, wow, you should actually go to the Southern Alps tomorrow. It looks really good. It's a really calm day in terms of wind. Otherwise, it also looks pretty good. It's not a huge base, but it actually looks really good. And sometimes you just really have to rely on your gut feeling.

[00:19:46] **Lucian Haas:** Do you have a good gut feeling? Yes. Have you always had that?

[00:19:49] **Ramona Eckert:** Yes, I think so. It's just something that grows over time, how you make your decisions. And I think it's really important not just to listen to your gut, but also to simply use your head. But it's just always the final decision, in principle, that I make with my gut feeling—the final call.

[00:20:07] **Lucian Haas:** If you were to go back to the topic from the beginning and compare male and female pilots, would you say that men perhaps fly a bit more with their heads and women a bit more with their gut? In terms of feeling?

[00:20:21] **Ramona Eckert:** No, I wouldn't say that. I'd rather say it depends very much on how a person is generally wired. So, in my circle, there are people who might have, let's say, stereotypical traits that are more often attributed to women, or exactly the same—stereotypical traits that are attributed to men. But generalizing from that, I just don't think that fits the world we live in today anymore.

[00:20:47] **Lucian Haas:** Where would you place yourself in this stereotype in terms of your thinking and your way of doing things?

[00:20:51] **Ramona Eckert:** In different qualities, in different gender roles, so to speak. For example? I think, for example, that this persistence is maybe something that is more attributed to men, but where it is, for instance, very pronounced in me, something like that.

[00:21:09] **Lucian Haas:** Let's change the subject a bit. But let's stay on something that also affects many women. You're basically a lightweight too, and as far as I know, when you go flying, you usually fly with ballast. Why?

[00:21:25] **Ramona Eckert:** Because I'm much more comfortable in the air with a larger glider. I actually got to try it out for a year. I flew the C02 and had it in size S for one season, and then switched to size MS. It's well known that smaller gliders are generally harder to fly—that they react more violently in extreme situations, for example, that they're generally a bit sharper, and that the performance isn't as good. But what really surprised me was how much less work you have in the air with this larger glider. For me, it almost felt as if I had stepped down from an END glider to an ENC glider, just in terms of how much work I had to do in the air. And especially in competitions—I fly a lot of KOMS, a lot of competitions—you really notice that you have a very distinct disadvantage with these smaller gliders.

[00:22:18] And that's why on my flights, whether I'm planning long distances or flying competitions, I actually always carry extra weight. I try to cover as much as possible with water ballast, of course, but you don't have an infinitely large harness. At some point, you just have to cover a certain amount of weight with lead, and many people use those lead vests for that. You've already spoken to Elli, who said she carries 45 kilos. When I'm at the start, it's 35 for me. But that's also very intense when you really look at it in relation to your body weight. For me, that's over 50 percent of my body weight. And of course, that just brings in, let's say, a lot more effort. It's obviously also much more exhausting and it's really also more dangerous if you ever land poorly somewhere with it.

[00:23:05] That is absolutely clear to me.

[00:23:07] **Lucian Haas:** Does that annoy you sometimes, just sometimes?

[00:23:08] **Ramona Eckert:** Yes, of course it annoys me, especially when there are difficult starting conditions and I can't get off well, or I say, "Hey, I just need a bit more wind to take off cleanly," and then I see some heavier guys next to me having no problems at all. Then it's definitely something... I mean, I'd love to be that heavy too, so I could just start with my hydration pack.

[00:23:32] **Lucian Haas:** But for performance and stuff like that, are you always ready to take on that extra ballast?

[00:23:38] **Ramona Eckert:** Then, only if I think it's worth it. Yeah, so if I'm just doing a simple glide flight somewhere or just going out flying with friends, then it doesn't have to be the extra lead weights.

[00:23:51] **Lucian Haas:** Would you still fly with ballast, especially since you say it's actually more pleasant to fly—not the takeoff with the weight, but once you're in the air, the way the glider behaves is just more pleasant? Would you also fly with ballast if you say, I'm going on a cross-country flight, but I don't really care that much about points and kilometers, so you don't have to get that hyper-performance out of it? Just for the beauty of the flight or the beauty of the feeling of flying, or the pleasantness in the air?

[00:24:17] **Ramona Eckert:** So if I just want to fly comfortably—for example, if I have a very choppy day where I know, okay, there will be strong thermals—then I'd tend to take more weight than if it's a calmer day. That depends on

the conditions again.

[00:24:31] **Lucian Haas:** How often do you fly without ballast?

[00:24:33] **Ramona Eckert:** Because I already do a lot of competitions or long-distance flights in the summer, the majority of what I fly—especially in the summer and spring—is with ballast. And those flights without ballast, those are more in the winter or autumn, when you just do some hack and fly or something, or when you're training for agro flights; that's not really part of it.

[00:24:54] **Lucian Haas:** That means, for many flights, even in the summer as you see it, one thing that's always on your mind afterwards is actually covering distance and collecting these points, and then maybe standing higher in the rankings and having that competitive character of flying. What does that actually give you? I

[00:25:12] **Ramona Eckert:** I think the fascination of flying such long distances and being in the air for ten hours straight is simply the experience you have while doing it. I mean, for as much as I see within this ten-hour flight, I'd have to hike for several weeks to get the same views, the same experiences. That feeling of really flying for hours with a piece of fabric without an engine, simply because you're using energy from the sun by flying along with birds—that, even with friends and all, is of course a very fascinating experience that, I would say, constantly fascinates you. Or it's just the process of taking off alone. I mean, anyone taking off for the first time feels an incredible sense of happiness. And on the other side, of course, there's also the aspect of simply saying you've set goals for yourself that you want to achieve and you want to get better.

[00:26:00] And those are the points for me that, even after all these years, make flying still hold such a fascination for me.

[00:26:08] **Lucian Haas:** But don't you miss out on things when doing cross-country flying—that very goal-oriented cross-country flying where you say, "I want to fly for speed, my next turn point is over there, I have to reach it by 13:30 so that the 200 FAI still counts" or something like that. Don't you miss out on a lot there too? I mean, you could also say, "I'll fly slowly," but instead of flying the perfectly straight route and having my three turn points in at the end, I could fly out of every side valley and discover completely new things that I don't notice at all on my ever-expanding, similar triangle routes.

[00:26:38] **Ramona Eckert:** I wouldn't say I'm missing out on anything, because the flight itself is already very beautiful, regardless of whether I'm flying into that side valley or flying a route I've flown many times before. But I think it's definitely very important, in addition to the, let's say, performance flights where you try to cover long distances or when you're flying in competitions, to constantly give yourself the opportunity to go flying where it really doesn't matter. I did that one summer, where I didn't do it at all, and it really burnt me out a bit. Then I actually just took a glider out one evening at half past nine with a great headwind. It was getting almost dark, and it was such a beautiful flight. You should just do a lot more fun flights like that, or just go for a hack and fly with friends, or just sit around messing about at the launch site.

[00:27:26] I think it's very important to keep that sense of joy in flying.

[00:27:33] **Lucian Haas:** Have you ever gotten bored while flying?

[00:27:36] **Ramona Eckert:** No, not bored, but I think there are sometimes certain sections that you know very well and you think, okay, I could actually be up there by now and nothing new is happening at the moment. So a classic example, like in a valley crossing, you just have to wait until you get to the other side. Nowadays, I actually use that time to gather a bit more information. So I look at my phone, check certain wind values, see where others are, what lines they flew, and just try to use the time to get more information that will influence my decisions for the rest of the flight.

[00:28:12] **Lucian Haas:** Where do you get the motivation to keep getting up in the air and really push yourself?

[00:28:18] **Ramona Eckert:** Because I just enjoy reaching the goals I set for myself. For example, I haven't managed to fly 300s yet, and that's one of the reasons why I keep going back to the Pustertal. And you should just know that there are very, very few days when it's actually possible to fly 300s. This year in our Eastern Alps, there wasn't a single day

where anyone flew a 300. Otherwise, it's maybe only one or two days a year where it's possible. And I mean, maybe it's possible on more days, but then nobody flies it. So you don't really see it. But there are just very, very few days, and of course, you don't always know when you start, "Wow, today is a 300 day." Sometimes it's just a good day, or the day develops well enough.

[00:29:06] **Lucian Haas:** What do you think will happen when you finally manage to fly a 300?

[00:29:10] **Ramona Eckert:** I think I'd be very happy.

[00:29:12] **Lucian Haas:** And your motivation? Would the border be dead for you then, and you'd say, okay, the big goal of why I keep going to the border and flying the big Pustertal triangle, I've actually achieved that now, and okay, I could maybe push it a few more kilometers, but that's pretty much it?

[00:29:32] **Ramona Eckert:** So I don't have a fixed goal where I say, once this is reached, I'm never flying routes anywhere again. I think you just find the next goal that interests you, where you say, okay, maybe I want to do this section faster, or it's not always just about the border triangle. I mean, we have so many flight areas in the Alps where you can fly beautiful routes, and I think there are also opportunities to discover new routes or just try something completely new. So I think you always find a goal that motivates you to go flying.

[00:30:03] **Lucian Haas:** But for you, a goal also means achieving a certain level of performance.

[00:30:07] **Ramona Eckert:** Sometimes the goal can simply be to maintain my enjoyment of flying, which isn't linked to a specific idea of performance or a result. For example, I once went to a competition where my goal wasn't to do well, but simply to have fun at this competition, and I completely achieved that goal. I had a great time there.

[00:30:30] **Lucian Haas:** I've heard from different pilots that they actually performed best in competition when they didn't go there with a performance mindset, but rather with "I just want to have fun," and then they were freer and could actually fly much more successfully in the end. Was that the case for you at this competition as well?

[00:30:48] **Ramona Eckert:** Yes, as I said, I didn't fly very well in that one competition, but I think this general idea that having fun should be the priority—that you don't say, I'm doing this now to get a specific ranking—is very, very important. And that's also what keeps you in the competition long-term, or what motivates you to keep flying the best route over and over again.

[00:31:09] **Lucian Haas:** Was this tendency towards competition flying and performance-oriented XC flying and all that, was it already there with you from the beginning in your flying? Like, first on a smaller scale and then growing, or did you grow into it? What was the initiative or what led you to really incorporate this performance mindset into your flying?

[00:31:30] **Ramona Eckert:** I think that's really something you grow into over time. So when I started flying, I wasn't interested in cross-country or competition flying at all in the beginning. What totally fascinated me was freestyle flying, like flying some kind of dynamics -sats, or a sat—well, of course, you probably start with the spiral—but I was actually interested in something completely different. Then at some point, the focus shifted a bit, like, hey, it's actually cool to leave the local mountain and fly somewhere else. And then the thought came back: okay, I need to be faster now, I want to fly faster, that's why I'm going into competitions. And now I'm back at the point where I'm saying it would be very useful if I had an even bigger skillset in acro flying, simply to handle the glider reactions even better, especially with a two-liner.

[00:32:18] So I think what matters is also just a bit of the versatility that defines you as a pilot.

[00:32:24] **Lucian Haas:** So, that means you'll be incorporating more acrobatics training into your routine again soon?

[00:32:30] **Ramona Eckert:** Definitely. I had a blast when I did an SAV last year and stalled my two-liner again. I felt like, of course, it's great when you keep finding things that bring you new fun, because variety is also important, obviously.

[00:32:43] **Lucian Haas:** Is it different to stall a two-liner?

[00:32:46] **Ramona Eckert:** Yes, technically it's a bit more complex and the inputs have to come at a much more defined time, so they have to come at the right moment for the reaction to be correct. So if you're learning to stall, it definitely makes sense to learn it with an ENB glider or something like that first, and then once the technique is right, switch over to the Zweiliner.

[00:33:06] **Lucian Haas:** Did stalling work for you right from the start?

[00:33:09] **Ramona Eckert:** No, definitely not. I mean, my first stall probably looked like every other maneuver when you're learning it and following the manual in a SAV with radio, and of course, sometimes something goes wrong or something gets stuck or something. So I think that's why it's a learning process.

[00:33:25] **Lucian Haas:** In terms of performance, what has been your biggest highlight in flying so far?

[00:33:32] **Ramona Eckert:** I think it was the longest flight I've ever done. That was at the end of last year, in August. I was able to fly 267 kilometers FAE - triangle, and the women's world record is only three kilometers further. I obviously had the record in the back of my mind, but in the end, I just couldn't quite get back into the cylinder. I believe that was one of my best flights, and what's interesting is that the flight was done during a bit of an off-peak time of year. I didn't do it now in June when the days are longest, but rather in a fairly short timeframe. That's why I'm actually very positive that if I can do a flight in a much longer daylight period, it can become significantly longer.

[00:34:22] **Lucian Haas:** And what is so special about this flight for you? I mean, is there something during the flight itself that you'd say was a highlight, or is it really just the number at the end, being able to say, I completed these 267 kilometers FAE?

[00:34:37] **Ramona Eckert:** It's the whole package. It's always about what kind of views you get on the flight, what difficulties you face, and how you handle them. I always find it so lovely when you can fly with friends. It's just an experience in itself to land together afterwards and be happy that everyone had a good flight. The number is of course cool, as are the possibilities of flying a world record, but it's really just the whole package that makes it all special.

[00:35:02] **Lucian Haas:** With this focus on records, would it also be interesting for you to fly records in the style of the FAE—where you register records and specify certain routes, saying you want an out and return and specifying exactly what it is, or a route over three waypoints, or a truly FAE-defined triangle where you say you're starting at one corner and have to close it accordingly, which is another challenge for the flying.

[00:35:32] **Ramona Eckert:** I think with your question you're currently touching on Declared and Free Records, where the difference between the two is actually that one can be registered afterwards, while for the other, I have to determine the turnpoints beforehand. But what's the same for both flights is that I always have to register the record in advance. So, a record notification must take place, and even if I fly a record but haven't made that registration, then it's not a record.

[00:36:01] **Lucian Haas:** Did you register that flight from last year, the one with the 267 kilometers, as a record?

[00:36:07] **Ramona Eckert:** Of course. I actually do it this way now: whenever I go into a flight area where I think I could fly a record, I register it, because the registration is just an email, and I think I'd be very annoyed if I did a record flight but hadn't registered it beforehand.

[00:36:20] **Lucian Haas:** What do you have to include in such an email for it to count as a registration?

[00:36:24] **Ramona Eckert:** It depends on what kind of record I want to fly, but for what I'm mainly aiming for right now—this Free Distance Around the Triangular Course—you basically just have to state where you're starting, when you're starting, and what type of record you want to achieve. And if you explain anything else, then of course you have to include the coordinates as well, so those are just a few, let's say, details. But that's also something that changes very frequently. So I can really recommend studying Section 7, because the whole record topic is already very complex. You don't just fly a record like that; sure, just knowing when you have to register it is one thing, but because the rules are already very complicated, and I also think that this record section could definitely be updated sometime, because you can tell that all the rules are very much from the old soaring scene.

[00:37:18] For example, there's no possibility of flying an SPIE record on a triangle that doesn't meet the FAI criteria—like a flat triangle. There is only an Out and Return, but for that, I have to take off from the point where I started and fly back again, and that's not really that simple, so to speak, compared to what is flown a lot.

[00:37:40] **Lucian Haas:** Have you ever tried to register any other kinds of records, besides your FAI -Grente -triangle, where you say, okay, I'm always aiming for some kind of world record for women? Have you also tried to register other records?

[00:37:52] **Ramona Eckert:** I've also tried to register other records, but after I studied Section 7 a bit more closely, I realized it wouldn't have worked out at all the way I'd planned. But that's okay too. I mean, you learn from the whole process.

[00:38:05] **Lucian Haas:** From the kind of flying you do, some of the very performance-oriented stuff is certainly something for the ego. Are there things where you say, "That's a flight I'm only doing for the soul," and what kind of flight is that?

[00:38:21] **Ramona Eckert:** There are many flights you do, for example, with hike and fly. So, I had some very beautiful flights by the sea this summer, and those were really flights just for the soul. And also, I once had a very, very beautiful experience where I flew over olive groves and had this olive thermal where it smelled so subtly of olives. And that is, of course, a very beautiful, very formative experience, or also flights where you simply fly with birds. Where

[00:38:50] **Lucian Haas:** Have you ever flown with birds?

[00:38:52] **Ramona Eckert:** Well, actually in almost every flight. For example, in the Pustertal, there are very many eagles that you can fly with. I once flew with vultures in Spain. So every area has its own, let's say, typical thermals indicators that you can then fly with.

[00:39:11] **Lucian Haas:** Do you pay much attention to the birds?

[00:39:13] **Ramona Eckert:** Yeah, I'd say generally that I'm a very visual person. It's happened quite often that after a flight I've flown up to someone I was at the same spot with at the same time and said, "Hey, did you see that cloud there and that bird, and how this and that developed?" And then they're like, "No, I didn't notice that at all." And I pay a lot of attention to what's in the flight. What's happening around me in the flight? I mean, I observe a lot of birds. I look at how the clouds are developing. How I'm doing the general weather development. What are other pilots doing? I think it helps you incredibly much to just have a good basis for making decisions.

[00:39:52] **Lucian Haas:** Did you develop that on your own, or is it something you'd say you learned during competition flying, because you have so many indicators flying in front of you or behind you or whatever, where you can see what the air is actually doing and learn from it—you constantly have to look around to see where maybe the best rising line is and stuff? Or is it something where you'd say it's actually part of your nature, that you've always done it that way?

[00:40:21] **Ramona Eckert:** I've always done it that way, but I've certainly trained it further through competition flying, because you get much better feedback there on where the air is rising better and where you should fly now. You just have a much, much better picture of what's happening in the air right now.

[00:40:37] **Lucian Haas:** If you look at the core of competition pilots, are you someone who is very good at finding lines?

[00:40:45] **Ramona Eckert:** Finding lines? I don't think that you have that flight style of flying a lot of lines, especially with the smaller gliders. I think it's more something that's better suited for larger gliders. But of course, you try to keep up with the others as well as you can. I think the smaller gliders are more designed to have to find thermals more often, simply because they aren't as performant.

[00:41:11] **Lucian Haas:** Have you ever tried flying an even larger glider just for fun, to see how it flies? Like, you pack even more on yourself—not luggage, but ballast—just to say, I don't want to fly just an SM glider, I want to fly an L glider too, just to feel what that's like?

[00:41:29] **Ramona Eckert:** No, I haven't done that and I don't plan to, because it would involve so much weight that it just wouldn't be realistic for me to be able to take off safely, for example.

[00:41:41] **Lucian Haas:** In the competition area, there are sometimes—or rather, there are the discussions that are going on—about whether one should introduce some factors, different ratings or something like that, to compensate a bit for these different weights and glider sizes, so that people don't always have to fly with so much weight. Would you be a supporter of that, or would you say, no, I have to go back to my small glider, which is more toxic and moody again? I don't really want that at all.

[00:42:08] **Ramona Eckert:** That is definitely something that is being discussed a lot right now. The relevant regulations and so on—they're currently discussing the possibilities of what could be done there. I think the current situation is already such that lighter pilots—and it's not just about women, there are many lighter men too—are simply being disadvantaged, and we could certainly try out different systems that simply try to compensate for this disadvantage. And I'm aware that it will be very difficult to find something that is fair for everyone or that tries to compensate for this disadvantage as well as possible. But I think a system like that isn't something you develop once and then it stays that way; it grows over time as well.

[00:42:58] It changes, and then you realize, oh, we need to adjust it back in that direction. So I do think that something will definitely happen in the coming years, including more discussions. For example, there's this Reynolds-Class being developed right now just to make things a bit more comparable. So it's not just a discussion being had by light pilots now; it was actually already addressed by Maxim or Honno that the way we want to fly isn't actually the way it should be. I don't think anyone started flying with the idea of, wow, I want to carry as much weight as possible when I take off; the fascination of flying is that you're so light on your feet. I mean, I can grab my backpack, hike up the mountain, and just fly. I don't have a ton-heavy aircraft.

[00:43:44] And I think we should go back to that fascination.

[00:43:50] **Lucian Haas:** What's your take on those Submarine harnesses, also in terms of handling, where it takes you 10 or 15 minutes to get everything perfectly buckled up just to get into the harness in the first place? Is that still reasonable flying?

[00:44:05] **Ramona Eckert:** I don't think putting it on is that complicated. I don't fly a Submarine myself, simply because I wouldn't be able to get my weight - ballast - under there very effectively and because I just don't feel the protector is sufficient. The Submarine has already shown, or also all the corresponding harnesses that have come out from the other manufacturers, they've already shown that it offers a very distinct aerodynamic advantage. So, if you want to fly at the Wildspitze today, you definitely can't get around these harnesses. But for me, they come with very, very many disadvantages. Especially regarding, for example, the all-around visibility, or the fact that you can't reach your instruments, or also that I just can't get out of the harness quickly if I ever have to land somewhere I didn't actually want to land yet.

[00:44:50] I think they have their place, but they do come with very, very many disadvantages. And I think everyone should just consider whether it's worth it for them to fly them.

[00:45:00] **Lucian Haas:** But wouldn't it be interesting for a top XC pilot, for a pilot like you, where it's really about squeezing out every last bit because you say you want to move faster and collect these XDS points and maybe end up back on the podium somewhere at the end? Wouldn't it also be interesting to say, okay, I might not be able to turn any more on the glider, but on the harness?

[00:45:19] **Ramona Eckert:** Yes, of course, it would give me an advantage. But I also have to ask myself, what do I get for it? In that sense, I'd rather have the disadvantages. For me, it's just a calculation that doesn't add up right now. I could also say, I'm trying to fly significantly faster now. And flying significantly faster often means, for example, that after a ridge crossing, I don't turn first and then continue flying up, but that I fly straight ahead. And that also means flying very close to the terrain. And that's simply associated with increased risks that I'm not prepared to take.

[00:45:51] **Lucian Haas:** How do you see the risk in competitions at all? I

[00:45:56] **Ramona Eckert:** I do think there are individual pilots who fly somewhat too riskily at times. But you can influence how riskily someone flies quite a bit. For example, through the task setting, by not placing a waypoint downwind or something like that as the organizer. But generally, we are moving in an environment where, I'd say, everyone is equipped with a live tracker. Which means if someone goes off with the rescuer somewhere, the organization sees it immediately and can send a heli there right away. That's not necessarily the case if I go flying alone. That's why I'm a huge fan of live tracking, whether it's in the competition, where it's of course mandatory, or even when I go flying myself, because it's simply a very good tool for me to minimize risk, because I can see where,

[00:46:47] or where others can see where I am, which means I can get much more targeted help if something were to go wrong.

[00:46:55] **Lucian Haas:** You mentioned earlier that people attribute persistence to you. Does persistence sometimes mean not feeling great, but also taking on increased risk? Like, do you take on more risk on certain flights?

[00:47:06] **Ramona Eckert:** I think you should consider what kind of risk you're willing to take. For example, to be specific about something, there's a section when you fly from the Staller Sattel to the border that is always a bit more turbulent during the typical north wind conditions we fly there. And for me, that's an area where I keep a significantly larger distance from the slope, or my average speed just drops because I'm not going full throttle like I do before. And that's okay for me because, in the end, it's just one flight. It's about the golden pineapple. And it's much more important that I get home healthy in the evening and, above all, that I have more time to fly. What's the point of a flight where I've been flying riskily the whole time and then I'm hanging somewhere in a tree afterwards?

[00:47:55] **Lucian Haas:** Do you fly with two reserves? Yes. Always?

[00:47:59] **Ramona Eckert:** Always. Just because it's mandatory in competition and I also use the same harness for cross-country flights. If I'm doing a hike and fly now, then no. Not there. But otherwise, I always have them with me and I can actually recommend it, because I mean, it's a second chance at life in case the first one just fails.

[00:48:20] **Lucian Haas:** Is there anything else you do for risk minimization, besides live tracking on one hand, which you recommend, and using two reserves? Or always two reserves? Having a harness is one thing. Using it is something else.

[00:48:32] **Ramona Eckert:** Well, there are already many things. And I mean, safety or risk minimization is actually always a sum of actions. So, what I do, for example, is that I always try to be out with friends. Or if I go flying, then actually several people always know what my rough flight plan for the day is. I think you can also do a lot of risk minimization by, on the one hand, preparing very well—by knowing, for example, okay, it's going to be rather stormy this afternoon. Which means if the first signs appear, I know what to expect, and then I land in good time. Or, of course, also by staying fit. We already talked about that before. Or also simply by trying to be able to handle my glider well. That means by doing a lot of SAVs, by continuing my education. That means it's practical in nature or also theoretical in nature, that I just read up on something or try to simply stay up to date with the latest knowledge.

[00:49:24] **Lucian Haas:** On those long-distance XC flights, has it ever happened to you where you thought, "I've actually taken too big a risk here"? Have you had any experiences on those XC flights where you said, "I should have stayed away" or something like that?

[00:49:41] **Ramona Eckert:** Yes, I think in hindsight you're always wiser. I had an experience once where I hit a rather strong valley wind and it became very turbulent, of course. Looking back, I wish I had assessed that better and adjusted my actions accordingly. So I think you sometimes end up in a situation where you say, oh, I didn't expect it to be like this, but it is. That happens every now and then, but it definitely shouldn't be the norm.

[00:50:10] **Lucian Haas:** Do you have any other hobbies besides flying?

[00:50:13] **Ramona Eckert:** Yeah, well, I just try to do a lot of sports on the side, just to stay active. But flying is already such a defining point for me. What's really great is that I've started going mushroom picking. I can highly recommend it because, especially in autumn, when it rains, as a pilot you think, oh damn, it's raining now, I can't go flying. But when you're picking mushrooms, you think, oh great, it's raining, the mushrooms will be coming soon. And

that's of course totally great, because I'm relatively independent of the weather then.

[00:50:38] **Lucian Haas:** What's so exciting about mushroom foraging?

[00:50:41] **Ramona Eckert:** Of course, there's the aspect of being outdoors a lot, which has many positive sides. Ideally, you find something you can eat later that you actually enjoy. That's great too. And it's a very structured approach. You don't just walk through the forest hoping a mushroom will suddenly jump out in front of you; you know your way around soils and plants that indicate certain mushrooms should be there or how to find them. Or, once you've found a mushroom, there's a very structured way of identifying it based on its characteristics. You can really work your way through that. That's what actually fascinates me about it. And of course, it's lovely when you find, for example, a really beautiful mushroom.

[00:51:27] When you find a Steinie, so a large porcini, that naturally makes you happy.

[00:51:31] **Lucian Haas:** Do you see any parallels between mushroom hunting and flying in the way you approach it or anything? Or is it actually just a complete counterbalance?

[00:51:40] **Ramona Eckert:** There are certain parallels in that sense, as in saying that the places where thermals are created aren't always the same throughout the year. So, depending on which season I'm in, and also what time of day it is, the thermals change a bit in terms of where they are best created. It's a bit similar to mushrooms, where you'd say, for example, if it hasn't rained for a long time, I wouldn't look for mushrooms on a south-facing slope because it would be too dry there; instead, I'd head more towards a north side.

[00:52:12] **Lucian Haas:** Are there any other effects that would be comparable?

[00:52:16] So, just as an example, because I was thinking about what you just said regarding mushroom picking—what do people actually look out for? You mentioned there are certain times. But there's also something like... something like hotspots for mushroom picking, where you know the mushrooms always show up there. And the more often you go mushroom picking, the more you eventually know these hotspots that you can maybe graze during certain seasons. Do you use something like that already? Like, do you gather experiential knowledge to say, "over there, it goes up thermally," or "at that other spot, I know you can always find these porcini around this time," or whatever?

[00:52:52] **Ramona Eckert:** Yes, you've actually described that very well. Mushrooms are very consistent, just like how thermals will develop similarly in similar weather conditions.

[00:53:00] **Lucian Haas:** Can you be ambitious when mushroom hunting?

[00:53:03] **Ramona Eckert:** So I don't think that if I go into the forest being ambitious, the mushroom is going to decide to grow bigger or something because of it. I mean, it's nature. Either it's there or it's not.

[00:53:12] **Lucian Haas:** No, not that. I mean, in terms of the results, that at the end you... you go mushroom picking and come back with only two mushrooms or a whole basket full, and you can celebrate that in a similar way as a 267-kilometer FAI.

[00:53:24] **Ramona Eckert:** Yes, of course. You can be happy about whatever you find. I mean, sometimes it's just the way it is, there's nothing more. It's like cross-country flying. If the day isn't good, I can't fly 200 kilometers either. So the right conditions have to be there.

[00:53:38] **Lucian Haas:** What would you say involves more luck? Flying or mushroom foraging? I...

[00:53:43] **Ramona Eckert:** I think there's a lot of passion, preparation, and commitment behind both of them.

[00:53:48] **Lucian Haas:** What are your next big goals?

[00:53:51] **Ramona Eckert:** I'd like to fly a 300er FAI. I'd really enjoy that. That would be very appealing to me. And there are also, I'd say, goals outside of cross-country flying. For example, I'd love to learn how to fly a heli really cleanly, because for me, that's just a flight maneuver that's very fascinating because it simply involves a lot of, let's say, precise inputs. Just a lot of skill, a lot of finesse, and I'd really like to be able to do that. But so far, I haven't had the time

because this summer was just a lot of cross-country and competition flying.

[00:54:21] **Lucian Haas:** Could you fly a heli with the Ceno?

[00:54:24] **Ramona Eckert:** Definitely, but I think it would definitely be easier to learn with other gliders first.

[00:54:29] **Lucian Haas:** So you'd have to buy another glider first in order to make any progress?

[00:54:33] **Ramona Eckert:** That would definitely make it easier and make the path safer.

[00:54:37] **Lucian Haas:** Is that your goal, because you also mentioned earlier that you basically want to, would like to practice more Agro, and that you would also want to acquire an Agro glider or something suitable for that in the future?

[00:54:46] **Ramona Eckert:** Yes, definitely.

[00:54:49] **Lucian Haas:** Ramona, I wish you lots of fun training for Agro and all the other results you're going for in cross-country. The 300 must fall at some point, I'd say. And overall, it's definitely a great goal to have there as well.

[00:55:04] **Ramona Eckert:** Thanks, and thanks for the conversation as well.

[00:55:12] **Lucian Haas:** As always, there are some further links to this episode in the show notes on the Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. Podz-Glidz is the podcast by Lu-Glidz. A new episode appears every two weeks. If you don't want to wait that long, feel free to browse the archive. You can find it on Lu-Glidz and everywhere podcasts are available. If you like what I offer you here and want to hear more from Podz-Glidz and read Lu-Glidz in the future, then why not become a supporter of both projects? You can choose your contribution amount completely freely. My non-binding suggestion is 60 euros a year, or about 5 euros a month. Isn't that a fair offer for so much information and entertainment surrounding the most beautiful hobby in the world? All

[00:55:57] Information on how your contribution reaches me can be found on the website www.Lu-Glidz.blogspot.com. There, you'll find a menu item called Support.

[00:56:09] Lu-Glidz is spelled Lu-Glidz. I want to thank all my supporters. See you soon. It doesn't just fall from the sky. Ciao.

Français

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

Show notes

Ramona Eckert est la première femme à avoir remporté le classement général du deutschen Streckenflugmeisterschaft. Qu'est-ce que cela signifie pour elle ?

En fait, le parapente n'est pas un sport dans lequel on devrait s'attendre à des différences de performance entre les hommes et les femmes. Pourtant, il arrive encore rarement qu'une pilote grimpe au sommet du classement général lors de compétitions. Quand cela arrive, cela suscite toujours un murmure et de l'émerveillement dans la scène.

Cette année, Ramona Eckert a remporté la récompense globale du championnat allemand de vol à longue distance. C'est la première fois qu'une femme y parvient.

Cette performance n'est toutefois pas tout à fait surprenante. La trentenaire de Munich fait partie du sommet de la scène allemande de XC depuis des années et a déjà remporté trois fois le titre de Deutsche Meisterin. Elle a également fait partie des trois premières au classement mondial du XContest chez les femmes à plusieurs reprises.

Ce que cette première victoire en Overall signifie pour elle, Ramona Eckert en raconte dans cet épisode 145 de Podz-Glidz. Nous discutons de ce qui la fascine tant dans le vol axé sur la performance. Il s'agit notamment de l'ambition et de la persévérance, de la gestion du risque, de l'entraînement physique en salle de sport, du regard porté sur les bonnes journées, l'avantage et le fardeau de voler avec du lest et de la visualisation des routes de vol.

Si vous aimez Podz-Glidz, alors soutenez mon travail en tant que mécène. Vous pouvez découvrir comment faire très simplement sur le blog de parapente Lu-Glidz sous : <https://lu-glidz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique :

Piste : Jasmin Whispers | Artiste : Patrick Patrikios

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=5wSiF2IqrAA>

LIENS vers Lu-Glidz :

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

LIENS vers Ramona Eckert :

- Instagram : https://www.instagram.com/ramona_cumuli/
- Les vols de Ramonas dans le XContest : <https://www.xcontest.org/world/en/pilots/detail:Ramona.Eckert>

- Ramonas 267 km FAI Dreieck im Pustertal:
<https://www.xcontest.org/2023/world/en/flights/detail:Ramona.Eckert/21.08.2023/09:03>
 - Thermikprognose XC Therm: <https://xctherm.com/de/willkommen>
-

Autres épisodes de Podz-Glitz avec des pilotes de parapente thành công :

- Recordwoman Brigitte Kurbel (Ep. 51) :
<https://lu-glitz.blogspot.com/2021/03/podz-glitz-51-die-weltrekordlerin.html>
- Participante X-Alps Eli Egger (Ep. 92) :
<https://lu-glitz.blogspot.com/2022/09/podz-glitz-92-mit-schwerem-gepack.html>
- Championne du monde d'acrobaties Gabi Fonck (Ep. 63) :
<https://lu-glitz.blogspot.com/2021/08/podz-glitz-63-die-acro-nomadin.html>

Transcript

[00:00:05] **Ramona Eckert:** J'ai vraiment pu essayer pendant un an. J'ai volé le 10 février et j'avais une aile en taille S pendant une saison, puis je suis passée à la taille MS. Il est connu que les petites ailes sont généralement plus difficiles à piloter, c'est-à-dire qu'elles réagissent par exemple plus violemment dans des situations extrêmes et que la performance n'est pas aussi bonne. Mais ce qui m'a vraiment surpris, c'est à quel point on a moins de travail en l'air avec cette aile plus grande.

[00:00:46] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Ramona

[00:00:57] **Ramona Eckert:** Eckert et

[00:00:58] **Lucian Haas:** Lucian Haas au micro.

[00:01:03] En fait, le parapente n'est pas un sport où l'on devrait s'attendre à des différences de performance entre les hommes et les femmes. Pourtant, il arrive encore rarement qu'une pilote atteigne le sommet du classement général lors de compétitions. Quand cela arrive, cela suscite toujours un murmure d'étonnement dans la scène. Cette année, Ramona Eckert a remporté le classement général du championnat allemand de vol de distance. C'est la première fois qu'une femme y parvient. Cette performance n'est cependant pas totalement surprenante. Ramona fait partie du sommet de la scène XC allemande depuis des années et elle a déjà remporté trois fois le titre de championne d'Allemagne. Elle a également fait partie des trois premières au classement mondial XContest chez les femmes à plusieurs reprises.

[00:01:49] Ce que cette première victoire au classement général signifie pour elle, Ramona nous en parle dans cet épisode 145 de Podz-Glitz.

[00:01:58] On en discute, ce qui la fascine tant dans le vol axé sur la performance. Il s'agit notamment de l'ambition et de la persévérance, de la gestion du risque, de l'entraînement physique en salle, du flair pour les bonnes journées, l'avantage et le fardeau de voler avec du lest, et de la visualisation des routes de vol. Si vous aimez Podz-Glitz, alors soutenez mon travail en tant que mécène. Comment faire aussi simplement, vous le découvrirez sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page Fördern.

[00:02:34] Ramona, tu as remporté le classement général de cette saison du DRV XContest qui vient de s'achever. Et c'est la première fois qu'une femme se retrouve tout en haut. Est-ce que ça compte pour toi ?

[00:02:47] **Ramona Eckert:** Oui, alors bien sûr que ça me fait plaisir d'avoir réussi ça, aussi parce que ça n'est pas arrivé hier, mais aussi parce que ces dernières années, j'ai toujours fini dans le top 10 des pilotes de vol en ligne allemands. Mais le titre en lui-même ne compte pas tant pour moi, c'est juste que j'ai eu de bons résultats cette année, que j'ai pu voler avec des amis et faire de beaux vols.

[00:03:08] **Lucian Haas:** Mais cette histoire de première femme est quand même mise en avant partout, même sur le site de la DRV, comme si c'était une performance exceptionnelle. Est-ce que tu considères ça comme une performance

particulière, de te dire que toi, en tant que femme, tu as réussi à faire ça et à battre les hommes d'une manière ou d'une autre ? Ou est-ce que ça n'a aucune importance pour toi ? Pour moi,

[00:03:27] **Ramona Eckert:** Ce n'est pas vraiment important pour moi, parce que je pense que le sexe n'est pas le facteur déterminant qui définit à quel point quelqu'un vole bien. Je trouve plutôt que la motivation personnelle, la préparation, l'entraînement ou tout simplement l'engagement, le fait d'être prêt à s'investir, c'est beaucoup plus décisif.

[00:03:45] **Lucian Haas:** À quoi est-ce dû le fait que, dans ces compétitions, qu'elles soient nationales ou internationales, les femmes apparaissent encore relativement rarement sur les podiums généraux ?

[00:03:54] **Ramona Eckert:** Je pense que c'est principalement dû au fait que, si on regarde la répartition entre hommes et femmes dans le sport de parapente — mes derniers chiffres datent de 2023 — moins de dix pour cent des pilotes sont des femmes ; il y a donc tout simplement un nombre beaucoup plus réduit de femmes qui peuvent y participer.

[00:04:13] **Lucian Haas:** Et parmi les femmes qui peuvent participer, il y en a aussi peu qui peuvent voler à ce niveau mondialement élevé ?

[00:04:20] **Ramona Eckert:** Exactement, il y en a encore moins qui peuvent voler à ce niveau.

[00:04:24] **Lucian Haas:** Te vois-tu comme une acrobate ? Comme une pilote exceptionnelle ?

[00:04:28] **Ramona Eckert:** Je ne pense pas être une pilote exceptionnelle, mais je pense être une pilote très passionnée. Quand je vole, je veux que ça me plaise, et je prends du plaisir à chaque vol que je fais.

[00:04:39] **Lucian Haas:** Où situerais-tu tes points forts, selon toi-même, quand il s'agit de piloter ? Qu'est-ce qui caractérise ton style de vol ?

[00:04:47] **Ramona Eckert:** Je pense que si on me pose cette question, beaucoup d'amis diraient que je vole avec beaucoup de ténacité, et je le vois aussi comme ça. Il est bien sûr aussi important de reconnaître les bonnes journées et, naturellement, d'adapter son plan de vol en conséquence. Ça ne sert à rien pour moi de voir une bonne journée de vol, mais de planifier par exemple un triangle beaucoup trop grand. Il faut simplement savoir lire les conditions pour savoir quelle taille je peux donner à mon vol, pour pouvoir, dans l'idéal, le boucler à la fin.

[00:05:16] **Lucian Haas:** En quoi consiste cette persévérance ?

[00:05:18] **Ramona Eckert:** Ça se voit par le fait que je peux parfois passer une heure sur un même point jusqu'à ce que ça remonte enfin. Donc, quand je n'ai pas besoin d'atterrir quelque part parce que je commence juste à perdre de l'altitude ou quelque chose comme ça, je ne vois pas pourquoi je ne devrais pas persévérer. C'est souvent le cas avec les thermiques, ils sont très cycliques, et si on reste un peu tenace, si on essaie simplement de rester en montée, ça peut parfois être récompensé par de très beaux vols. Par exemple, j'ai eu un vol récemment où je suis restée une heure sous l'inversion et j'ai vraiment dû me battre pour remonter. Les pilotes à côté de moi ont fini par abandonner et sont allés atterrir. Mais je savais que si je réussissais à passer ce passage difficile, le vol après pouvait devenir très, très beau. Et c'est ce qui est arrivé. Et ça m'a évidemment énormément fait plaisir et m'a rendu fière d'avoir réussi ça.

[00:06:03] **Lucian Haas:** D'où vient cette persévérance ? Est-ce que tu es une personne tenace dans la vie en général ? Ou est-ce que c'est en volant que tu exprimes concrètement ce trait de caractère ?

[00:06:12] **Ramona Eckert:** Je pense avoir toujours été une personne très ambitieuse, je voulais aussi me mesurer aux autres. Donc je pense que ça vient simplement de mon caractère.

[00:06:20] **Lucian Haas:** Pour ce genre de vol, quand tu dis que tu es ambitieux, est-ce que tu es aussi en quelque sorte un talent naturel ? Ou est-ce que tu dirais que non, que tu transformes cette ambition en une sorte d'entraînement ou quelque chose comme ça ?

[00:06:33] **Ramona Eckert:** Oui, alors derrière de tels vols de distance, il y a énormément d'entraînement, et donc aussi beaucoup de préparation. Il y a différents types de pilotes. Certains partent juste voler, et d'autres préparent vraiment chaque saut en vallée avec l'altitude de décollage et tout le reste. Et je pense être un peu entre les deux. Je fais déjà beaucoup de préparation en faisant des recherches. Par exemple, quand je regarde énormément de vols, je consulte

régulièrement le Phoenix XContest pour voir ce qui est volé, même dans de nouvelles zones. Et maintenant, par exemple, ces vols de Weiden que j'ai faits, ils sont dans la vallée de Pustertal. Et j'avais vérifié, j'ai plus de 200 heures d'expérience en vol de distance en série dans la vallée de Pustertal elle-même. C'est donc évidemment une expérience très importante sur laquelle je peux simplement m'appuyer. Si je descends un peu quelque part, la probabilité que je l'aie déjà vécu est relativement grande, simplement parce que j'y ai passé tellement d'heures de vol.

[00:07:22] **Lucian Haas:** Mais est-ce que c'est juste voler et encore plus voler qui constitue ton entraînement, en fait ? Ou y a-t-il des choses pour lesquelles tu te dis : j'ai aussi entraîné certains points précis ? Comme le tournoi en thermique ou d'autres trucs où je me dis : je veux m'améliorer d'une manière ou d'une autre. Qu'est-ce que je peux faire ? Et je vole cinq fois dans une thermique, je monte, je sors, je redescends, et je me demande : comment je peux mieux monter la deuxième fois ou autre chose ? J'essaie de nouvelles choses. C'est une sorte d'entraînement très ciblé.

[00:07:50] **Ramona Eckert:** Pour moi, un entraînement très ciblé a été de commencer à faire des compétitions. La raison principale pour laquelle j'ai commencé à faire des compétitions, c'est simplement que j'avais déjà exploité la durée d'une journée de vol de distance, mais que j'étais très lente. Et en compétition, on apprend simplement à voler de manière très efficace. On a beaucoup d'autres pilotes autour de soi. On a vraiment une comparaison directe. Et ça m'a beaucoup aidée à pouvoir voler plus vite. Je ne prétends pas être encore une pilote qui vole très... enfin, une pilote qui vole très vite, mais je vole simplement beaucoup plus vite maintenant et je peux exploiter le temps long. Et ce que j'ai aussi fait comme entraînement ciblé, c'est simplement rester en forme. Je fais vraiment beaucoup de sport de force depuis longtemps, je vais régulièrement à la salle de sport. Je m'efforce vraiment de rester en forme deux ou trois fois par semaine.

[00:08:37] Je peux vraiment recommander à n'importe quel pilote, et surtout aux femmes, de faire un peu d'entraînement ciblé, parce que ça aide énormément à bien supporter, disons, les contraintes d'un long vol. Je veux dire, quand je vole, ça peut être dix heures ou plus. Et le plus souvent, il arrive qu'il y ait encore une bonne journée de vol le lendemain. Ça veut dire que je dois avoir l'énergie et l'endurance pour pouvoir encore faire un bon vol le deuxième jour, si c'est ce que je veux.

[00:09:07] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu travailles physiquement en particulier, enfin spécifiquement pour le vol ? Est-ce qu'il y a des choses précises où tu te dis : j'ai besoin de muscles abdominaux ou j'ai besoin de bras puissants pour pouvoir rester accroché aux B-Handles et tout tirer vers le bas, ou quelque chose comme ça ?

[00:09:19] **Ramona Eckert:** Alors, mon petit secret, ce serait carrément le tirage bûche, parce que c'est quelque chose qui permet de très bien compenser les biceps, surtout pour les femmes. Et c'est aussi beaucoup plus efficace quand on pédale avec le tirage bûche, surtout quand on a une thermique un peu faible où on reste suspendue très longtemps.

[00:09:34] **Lucian Haas:** C'est quoi le lats ?

[00:09:35] **Ramona Eckert:** Le Latt, c'est le latissimus. C'est un muscle sur le côté du dos qu'on utilise, par exemple, quand on tire quelque chose vers le bas. Et je peux vraiment recommander de l'entraîner, ou plus généralement la zone des épaules, le dos, la sangle abdominale, mais aussi les jambes. En fin de compte, c'est vraiment le pack complet. Donc, il n'y a rien pour lequel je dirais : j'en ai pas besoin pour voler.

[00:09:56] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a un programme type que tu fais vraiment chaque semaine, toute l'année, pour te dire : là, je veux être en forme pour voler ?

[00:10:03] **Ramona Eckert:** Alors, j'essaie toujours d'apporter un peu de variété à mon programme. C'est-à-dire que je ne vais pas seulement à la salle de sport, mais que je fais aussi d'autres choses pour rester en forme. Toutes les activités classiques d'endurance, comme le vélo, l'escalade, le sous-marin ou encore la natation, par exemple. Je pense que chacun devrait simplement trouver quelque chose qui lui plaît, parce que le plaisir est important, sinon on ne le fait pas. Et il faut s'y tenir et vraiment trouver une variété pour pouvoir faire un bon ensemble, pour être en forme et rester en forme.

[00:10:30] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure que tu avais appris à voler vite en compétition. Voler vite, ça veut aussi dire enfoncer l'accélérateur tout le temps, ce qui peut parfois être assez épuisant d'une aile à l'autre quand on reste

appuyé dessus sur la durée. Pour ça, tu fais aussi beaucoup de musculation ?

[00:10:45] **Ramona Eckert:** Oui, alors ça c'est clair. Je veux dire, on finit presque par s'entraîner quand on participe à des compétitions tout le temps, parce qu'on reste beaucoup sur l'accélérateur.

[00:10:53] **Lucian Haas:** Tu n'en as plus forcément besoin à la salle de sport. Si tu es assis dans le sac à jambes et que tu tends les pieds pour bien pousser vers l'avant dans l'accélérateur, tu as déjà assez d'entraînement avec ça, non ?

[00:11:03] **Ramona Eckert:** Oui, c'est ça. Et à part ça, la plupart des équipements ont aussi une sorte de poulie intégrée. Ça permet aussi que, quand on est dans l'accélérateur, ça ne coûte pas autant d'effort de le maintenir que quand on vient de le pousser. Ça

[00:11:14] **Lucian Haas:** C'était pour l'entraînement physique. Comment te prépares-tu d'ailleurs pour une journée de vol ? Raconte-moi un peu, sur quoi tu fais attention, que ce soit la météo ou d'autres trucs ? Comment choisis-tu aussi le site de vol où tu vas aller ? Sur quoi fais-tu attention exactement ?

[00:11:29] **Ramona Eckert:** Ça dépend évidemment si je vais dans une zone de vol où je ne suis jamais allée ou dans une zone que je connais déjà, parce que dans ce cas, une partie de la préparation est déjà connue. Mais ce que je fais concrètement, c'est que je regarde vraiment méticuleusement la météo. J'ai une appli qui s'appelle Xtetam. Je peux vraiment la recommander, et je tiens à préciser qu'ils sont aussi sponsors. Ils proposent une super prévision météo sur une période assez longue, genre cinq jours. Je veux dire, si c'est plus long, on sait tous que la probabilité de précision diminue. C'est pour ça que je trouve ça génial. Je l'utilise vraiment pour avoir une vue d'ensemble globale. Et quand je vois, d'accord, il y a un jour qui a l'air intéressant, alors je fais une recherche météo très intensive. Je regarde le vent à différentes altitudes, je regarde différents modèles. J'essaie simplement de...

[00:12:13] avoir une image globale. Ce que le jour réserve ? De quoi est-il capable ? Où vont apparaître les difficultés ? Par exemple, pour le triangle de Kränd, il arrive souvent, surtout en fin d'année dans les Dolomites, qu'il y ait du surdéveloppement. Si je sais qu'il va pleuvoir, alors même si la journée précédente est excellente, je ne peux malheureusement voler qu'un triangle plat. J'essaie donc d'obtenir une image très complète de la météo. Et puis, il y a aussi un peu l'infrastructure. Où est le décollage ? Où est l'atterrissage ? Où est le point de rendez-vous ? Où sont les zones de poser ? Quelles sont les lignes typiques sur lesquelles on vole longtemps ? Quels types de vols ont été faits là-bas ? À quel moment et où je tournerais environ ? Et ce que je trouve aussi très utile, c'est de s'occuper un peu de l'infrastructure au sol. Où sont les lignes de train ? Où sont les lignes de bus ? Pour avoir déjà un plan en tête si on se retrouve à la traîne, pour savoir comment on peut revenir approximativement.

[00:13:02] **Lucian Haas:** Est-ce que tu regardes vraiment beaucoup d'autres vols aussi ? Genre sur XContest ou sur DRV XC, que tu consultes vraiment les bases de données pour voir que des gens ont déjà volé là-bas, comment ils ont volé et tout le reste ? Est-ce que c'est aussi un programme typique d'hiver pour toi, à côté de l'aller à la salle de sport, où tu te dis : « OK, là je prépare vraiment la prochaine saison » ?

[00:13:20] **Ramona Eckert:** Je ne dirais pas vraiment que c'est un programme d'hiver. C'est plutôt quelque chose que je fais régulièrement. Je essaie toujours de voir, par exemple, si un triangle connu est survolé différemment dans une zone, parce que les routes de vol changent aussi. Et je trouve qu'on peut apprendre énormément de choses, voir ce qui a été survolé aujourd'hui ou regarder ce qui est plus efficace. Je l'utilise donc comme une source d'information très complète pour en tirer des conclusions sur la façon dont je peux adapter mon style de vol.

[00:13:47] **Lucian Haas:** Il y a des pilotes qui utilisent parfois un simulateur de vol à voile qui permet de survoler des paysages sur Google Earth, et on peut vraiment essayer des virages ou même découvrir visuellement certains paysages, surtout quand ils sont nouveaux, par exemple. Tu as déjà fait ça ?

[00:14:03] **Ramona Eckert:** Je l'ai déjà fait, mais j'ai trouvé que c'était en fait plus pertinent de simplement regarder les choses sur Google Earth ou de visualiser les vols en 3D.

[00:14:10] **Lucian Haas:** Et puis, petit à petit, tu regardes vraiment ces visualisations en 3D des vols. Qu'est-ce qu'ils ont fait là ? Et est-ce que tu retiens aussi des trucs comme les altitudes de décollage pour te faire une idée ? Est-ce que tu prends des notes à ce sujet ou est-ce que tu as une image mentale de la façon dont un vol devrait se dérouler ?

[00:14:28] **Ramona Eckert:** J'ai plutôt une image mentale dans la tête. Je ne retiens pas forcément des altitudes de décollage précises, mais il faut avoir une idée globale après coup. Mon objectif, au final, c'est que si quelqu'un n'est jamais allé là-bas et me demande : « Hé Ramona, à quoi je dois faire attention ? », je puisse lui faire une sorte de briefing, que je puisse lui expliquer. Genre, je lui dirais : « Regarde, là, il faut faire attention. C'est un passage difficile. Ici, on peut bien prendre de la thermique. Là, beaucoup de gens se sont déjà arrêtés. Avant, il faut faire attention parce que le vent passe. » Avoir simplement une image de ce à quoi ressemble le vol. Où je dois prendre de la hauteur ? Où sont les longues traversées de vallées ? Que je puisse, en principe, le dessiner sur une carte avec les points importants ou les passages difficiles, les passages difficiles.

[00:15:13] **Lucian Haas:** Tu, tu te mémorises ça comme des images individuelles de ces vues Google Earth ou des cartes, d'une sorte de manière mentale. Et tu peux ensuite les ressortir en te disant : « Ah, là et là, il y a ce saut de vallée. Et de l'autre côté, je devrais plutôt attaquer tel ou tel point. » Ils les attaquent tous systématiquement. Je n'y suis jamais allé, mais je l'ai vu et je ferais exactement la même chose. Et je saurais aussi où se trouve cet endroit.

[00:15:35] **Ramona Eckert:** Exactement. Par contre, je peux aussi vivement recommander que, quand on est dans une zone de vol qu'on ne connaît pas encore, on planifie vraiment une route avec XCTrack et qu'on se laisse simplement afficher le chemin jusqu'au point de virage. Parce que parfois, la montagne a quand même un aspect un peu différent de ce qu'on aurait pu attendre. Et quand on sait, ah, d'accord, je dois absolument passer par ici, c'est déjà très utile.

[00:15:55] **Lucian Haas:** Tu as mentionné XCTrack tout à l'heure. C'est principalement pour la prévision de la thermique. C'est quoi ton critère pour dire, oh, il va y avoir une bonne journée ?

[00:16:06] **Ramona Eckert:** XCTrack a une très belle fonction qui calcule une distance de vol potentielle. On peut soi-même régler son niveau de pilote, et au final, ce que je règle n'est pas si important. Je devrais juste laisser ce niveau constant pour pouvoir comparer un jour avec un autre. Comme ça, quand XCTrack me dit qu'un jour je peux voler 50 kilomètres et qu'un autre je peux en faire 200, je vois tout de suite : ah, d'accord, le jour des 200 kilomètres est évidemment bien plus intéressant. Pour moi, la limite se situe déjà autour de 200 ; quand ça devient rouge, je me dis : oh, d'accord, je vais regarder ça de plus près. Mais c'est aussi très difficile, ce chiffre ne correspond pas toujours. Il peut très bien arriver qu'une journée qui n'est pas si bien ?????stiquée s'améliore nettement par la suite, parce que les données de prévision changent simplement en vol, la météo est juste différente après coup.

[00:17:00] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'est déjà arrivé d'avoir des journées super, où tu as vraiment pris le temps de te préparer pour aller voler, et puis après une heure tu te retrouves au sol et tu réalises que rien ne fonctionnait ?

[00:17:12] **Ramona Eckert:** Oui, absolument. Ça m'est déjà arrivé aussi. J'ai eu un vol récemment où on s'est dit : « Oh, ça va être une belle journée de vol. » Et puis le vent d'ouest était tout simplement bien plus fort que prévu. On n'avancait vraiment pas. Et puis, il y a eu ce déclic : « Ok, c'est juste pas le jour aujourd'hui. » Et oui, on a juste fini par repartir avec le vent jusqu'au décollage et on s'est fait une autre belle journée après ça.

[00:17:33] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu gères ce genre de choses ? Est-ce que tu es déçu ? Est-ce que ça t'énerve d'être venu si loin pour finalement ne pas avoir pu faire le grand vol de cross-country ?

[00:17:42] **Ramona Eckert:** Je pense qu'il est important d'en tirer des leçons et de se demander : d'accord, qu'est-ce qui n'a pas été dans ma préparation ? Qu'est-ce que j'ai peut-être négligé ? Mais si tous les pilotes autour de moi disent : « Hé, ils pensaient aussi que c'était une bonne journée », alors il est tout simplement possible que la prévision n'était pas bonne. Je ne m'en fâche pas forcément. Mais bien sûr, on aurait bien aimé continuer à voler ce jour-là. Mais ce n'est pas quelque chose sur quoi on peut avoir une influence. Donc si la météo décide d'être comme elle est, je ne peux pas changer ça. Ce que je peux influencer, c'est si je me fais planter à un endroit ou pas.

[00:18:14] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais que tu es devenu fondamentalement meilleur en matière d'évaluation météo ces dernières années ? Ou est-ce que la météo a peut-être aussi changé ces dernières années, au point qu'il est devenu plus difficile de faire une évaluation météo correcte ?

[00:18:28] **Ramona Eckert:** Je pense que les deux. D'une part, avec plus d'expérience, on peut effectivement dire : ce jour-là a déjà été annoncé comme ça et il a évolué de telle manière, et là, ça ressemble encore à ça. Mais d'autre part,

comme tu viens de le mentionner, je trouve aussi que les prévisions météo sont devenues plus difficiles par moments, tout simplement.

[00:18:47] **Lucian Haas:** Comment gères-tu les journées moyennement incertaines ? Est-ce que tu paries toujours dessus en te disant « je pars quand même » ? Ou est-ce que tu regardes seulement, surtout quand il s'agit de points et qu'il faut forcément agir avec le temps, combien de temps peut-on consacrer au vol, pour que tu te dises « non, je me concentre vraiment sur les jours qui sont clairement très bons » ? Je...

[00:19:10] **Ramona Eckert:** J'essaie déjà de me concentrer sur les jours où je pense qu'ils seront clairement bons. Mais parfois, il faut aussi simplement écouter son instinct. Par exemple, on a eu une journée fin mai cette année qui n'était pas une journée de vol classique comme on en a l'habitude, comme on fait normalement les longs vols. Et j'avais regardé la météo la veille et j'ai eu cette pensée : "Waouh, en fait, on devrait aller dans les Alpes du Sud demain. Ça a l'air vraiment bien. C'est vraiment une journée plutôt calme au niveau du vent. À part ça, ça a l'air plutôt bien aussi. Bon, ce n'est pas une base énorme, mais ça a l'air vraiment bien." Et parfois, il faut vraiment se fier à son instinct.

[00:19:46] **Lucian Haas:** Tu as un bon pressentiment ? Oui. Tu l'as toujours eu ?

[00:19:49] **Ramona Eckert:** Oui, je pense que oui. C'est quelque chose qui s'acquiert avec le temps, la façon dont on prend ses décisions. Et je trouve ça super important de ne pas seulement écouter son instinct, mais aussi d'utiliser sa tête. Mais c'est toujours, en principe, la toute dernière décision que je prends avec mon intuition, la décision finale.

[00:20:07] **Lucian Haas:** Si on revient au sujet du début, quand tu compares les pilotes masculins et féminins, est-ce que tu dirais que les hommes volent peut-être un peu plus avec la tête et les femmes un peu plus avec le ventre ? Au niveau du ressenti ?

[00:20:21] **Ramona Eckert:** Non, je ne dirais pas ça. Je dirais plutôt que ça dépend énormément de la personnalité de chacun. Il y a dans mon entourage des gens qui ont peut-être, je vais dire, des caractéristiques plus stéréotypées que l'on attribue plutôt aux femmes, ou exactement l'inverse, des caractéristiques stéréotypées que l'on attribue aux hommes. Mais généraliser à partir de ça, je trouve que ça ne correspond tout simplement plus à l'époque actuelle.

[00:20:47] **Lucian Haas:** Où te situerais-tu, au niveau de ta façon de penser et de tes idées, par rapport à ce stéréotype ?

[00:20:51] **Ramona Eckert:** Dans différents aspects, dans différents rôles de genre, pour ainsi dire. Par exemple ? Je pense par exemple que cette ténacité, c'est peut-être plutôt quelque chose qui est attribué aux hommes, mais qui est, par exemple, très marqué chez moi, quelque chose comme ça.

[00:21:09] **Lucian Haas:** Changeons un peu de sujet. Mais restons sur un point qui concerne aussi beaucoup de femmes. Tu es aussi, en fait, un poids plume et quand tu vas voler, tu voles généralement avec du lest, si je me souviens bien. Pourquoi ?

[00:21:25] **Ramona Eckert:** Parce qu'avec une aile plus grande, je suis nettement plus à l'aise en l'air. J'ai vraiment pu tester ça pendant un an. J'ai volé le C02 en taille S pendant une saison, puis je suis passée à la taille MS. Il est connu que les ailes plus petites sont généralement plus difficiles à piloter, par exemple parce qu'elles réagissent plus violemment dans des situations extrêmes, qu'elles sont globalement un peu plus nerveuses et que la performance n'est pas aussi bonne. Mais ce qui m'a vraiment surpris, c'est à quel point on a moins de travail en l'air avec cette aile plus grande. Pour moi, c'était presque comme si je passais d'une aile de type END à une aile de type ENC, rien que par la quantité de travail que j'avais à fournir en l'air. Et surtout lors des compétitions, comme je fais beaucoup de KOMS, beaucoup de compétitions, on remarque vraiment qu'on a un désavantage très marqué avec ces petites ailes.

[00:22:18] Et c'est pour ça que lors de mes vols, que je planifie de longues distances ou que je participe à des compétitions, j'ai toujours du poids supplémentaire. Bien sûr, j'essaie de couvrir autant que possible avec de l'eau, mais on n'a pas un sellette infiniment grand. À un moment donné, il faut simplement couvrir un certain poids avec du plomb, et beaucoup utilisent ces gilets de plomb. Tu as déjà parlé avec Elli, qui a dit qu'elle en avait 45 kilos. Quand je suis au départ, j'en ai 35. Ce qui est aussi très impressionnant quand on regarde vraiment la proportion par rapport au poids du corps. Pour moi, ça représente plus de 50 % de mon poids corporel. Et bien sûr, ça demande beaucoup plus d'efforts, je dirais. C'est évidemment aussi nettement plus fatigant et c'est vraiment plus dangereux si on fait une mauvaise

manœuvre avec ça quelque part.

[00:23:05] J'en suis parfaitement consciente.

[00:23:07] **Lucian Haas:** Ça t'agace parfois, parfois ?

[00:23:08] **Ramona Eckert:** Oui, bien sûr que ça m'agace, surtout quand les conditions de départ sont difficiles et que je n'arrive pas à bien décoller, ou que je me dis : « Hé, j'ai juste besoin d'un peu plus de vent pour décoller proprement », et que je vois à côté de moi que des mecs plus lourds n'ont aucun problème. Alors, c'est vrai que c'est quelque chose, je veux dire, j'aimerais bien être aussi lourde que pour pouvoir décoller juste avec mon sac d'hydratation.

[00:23:32] **Lucian Haas:** Mais pour la performance et ce genre de trucs, tu es toujours prêt à prendre ce poids supplémentaire ?

[00:23:38] **Ramona Eckert:** Alors, quand je pense que ça en vaut la peine. Oui, enfin, si je fais juste un vol en pente quelque part ou si je vais juste voler avec des amis, là, il n'y a pas besoin d'ajouter des poids en plus.

[00:23:51] **Lucian Haas:** Est-ce que tu volerais quand même, justement parce que tu dis que c'est plus agréable à piloter, pas forcément le décollage avec le poids, mais une fois qu'on est en l'air, la façon dont la aile se comporte est simplement plus agréable. Est-ce que tu volerais aussi avec du lest, si tu dis que tu pars en distance, mais que les points et les kilomètres ne sont pas si importants pour toi, au point de dire qu'il faut absolument sortir la haute performance ? Alors juste pour la beauté du vol, ou la beauté de la sensation de vol, ou le côté agréable en l'air ?

[00:24:17] **Ramona Eckert:** Alors, si je veux juste voler avec plaisir, par exemple si j'ai une journée très saccadée où je sais qu'il y aura de fortes thermiques, j'aurais plutôt tendance à prendre plus de poids que si c'est une journée plus calme. Ça dépendra encore des conditions.

[00:24:31] **Lucian Haas:** À quelle fréquence est-ce que tu voles sans lest ?

[00:24:33] **Ramona Eckert:** Comme je fais déjà beaucoup de compétition ou de vols de longue distance en été, la majeure partie de ce que je fais, surtout en été et au printemps, c'est avec du lest. Et ces vols vraiment sans lest, c'est plutôt plus en hiver ou en automne, quand on fait juste du hack and fly ou quand on s'entraîne pour des vols agro, là ça ne fait pas partie du programme.

[00:24:54] **Lucian Haas:** Ça veut dire que pour énormément de vols, même en été si on regarde bien, il y a toujours une chose pour toi, c'est de faire de la distance, de récolter ces points et puis peut-être de monter plus haut dans les classements et d'avoir ce côté compétitif de l'aviation. Qu'est-ce que ça t'apporte, au juste ? Moi

[00:25:12] **Ramona Eckert:** Je pense que la fascination de faire de longs trajets et d'être vraiment dans les airs pendant dix heures d'affilée, c'est avant tout l'expérience que l'on vit. Je veux dire, pour tout ce que je vois durant ce vol de dix heures, il me faudrait plusieurs semaines de randonnée pour avoir les mêmes vues, les mêmes expériences. Ce sentiment de voler vraiment pendant des heures avec un simple morceau de tissu sans moteur, juste parce qu'on utilise l'énergie du soleil en volant avec les oiseaux, c'est, même avec des amis et tout ça, une expérience vraiment fascinante qui, je dirais, nous fascine à chaque fois. Ou alors, c'est déjà le processus du décollage en soi. Enfin, pour quiconque décolle pour la première fois, c'est un sentiment de bonheur incroyable. Et d'un autre côté, il y a aussi bien sûr l'aspect où l'on se dit qu'on s'est fixé des objectifs que l'on veut atteindre et qu'on veut aussi s'améliorer.

[00:26:00] Et ce sont pour moi ces points qui font que, même après toutes ces années, le vol exerce toujours cette fascination sur moi.

[00:26:08] **Lucian Haas:** Mais est-ce qu'il n'y a pas des choses qui t'échappent quand tu fais du vol de distance, ce vol très orienté vers un objectif, où tu te dis : je veux voler vite, là-bas c'est mon prochain point de virage, je dois l'atteindre avant 13h30 pour que le 200 FAI passe encore ou quelque chose comme ça. Est-ce qu'il n'y a pas des trucs qui te passent à côté ? Tu pourrais aussi te dire : je vole lentement, mais au lieu de faire la ligne droite ici et d'avoir mes trois points de virage à la fin, je pourrais aussi explorer chaque vallée latérale et découvrir des trucs tout nouveaux que je ne remarque pas du tout sur mon triangle de virage habituel et répétitif.

[00:26:38] **Ramona Eckert:** Je ne dirais pas que je passe à côté de quelque chose, parce que le vol en soi est déjà très beau, peu importe que je sorte dans cette vallée latérale ou que je suive une route que j'ai déjà faite énormément de fois. Mais je pense qu'il est en tout cas très important, en plus des vols de performance, pour ainsi dire, où on essaie de faire de longues distances ou quand on participe à des compétitions, de s'offrir régulièrement l'occasion de partir voler sans aucun objectif. J'ai fait ça un été, je ne l'ai pas fait du tout et ça m'a vraiment un peu épuisée, et puis j'ai juste fait un vol de descente un soir vers 22h30 avec un super vent de décollage. Il commençait déjà à faire nuit et c'était un si beau vol... On devrait simplement faire plus souvent des vols de plaisir, ou juste faire un "hack and fly" avec des amis, ou simplement s'amuser à traîner au décollage.

[00:27:26] Je pense que c'est très important pour garder ce plaisir de voler.

[00:27:33] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'est déjà arrivé de t'ennuyer en volant ?

[00:27:36] **Ramona Eckert:** Non, pas d'ennui, mais je pense qu'il y a parfois des passages qu'on connaît par cœur et où on se dit : « OK, là, je pourrais déjà être plus loin et pour l'instant, il ne se passe rien de nouveau ». Un exemple classique, c'est dans une traversée de vallée, il faut juste attendre d'arriver devant. Maintenant, j'utilise ce temps pour récolter un peu plus d'informations. Je regarde sur mon téléphone, je vérifie certaines valeurs de vent, je regarde où sont les autres, quelles lignes ils ont prises, et j'essaie simplement d'utiliser ce temps pour obtenir plus d'infos qui influenceront mes décisions pour la suite du vol.

[00:28:12] **Lucian Haas:** D'où tires-tu la motivation pour monter dans les airs encore et encore et vraiment te donner à fond ?

[00:28:18] **Ramona Eckert:** Parce que j'aime simplement atteindre les objectifs fixés. Par exemple, je n'ai pas encore réussi à voler à 300, et c'est l'une des raisons pour lesquelles je retourne toujours dans le Pustertal. Et il faut savoir qu'il y a très, très peu de jours où il est possible de voler à 300 par rapport à ce qu'il y en avait avant. Cette année, chez nous dans les Alpes orientales, il n'y a eu absolument aucun jour où quelqu'un a volé à 300. D'habitude, il n'y a peut-être qu'un ou deux jours par an où c'est possible. Et je veux dire, c'est peut-être possible plus souvent, mais personne n'y vole. On ne le voit pas, en quelque sorte. Mais il y a vraiment très, très peu de jours, et on ne sait pas toujours au moment du décollage : « Oh là là, aujourd'hui c'est un jour pour les 300 ». Parfois, c'est juste une bonne journée ou la journée se développe bien au fur et à mesure.

[00:29:06] **Lucian Haas:** À ton avis, qu'est-ce qui se passe quand tu réussiras enfin à faire un 300 ?

[00:29:10] **Ramona Eckert:** Je pense que je serais vraiment contente.

[00:29:12] **Lucian Haas:** Et ta motivation ? Est-ce que la frontière serait morte pour toi et tu te dirais : « OK, le grand objectif, la raison pour laquelle je vais toujours à la frontière pour voler le grand triangle du Pustertal, je l'ai atteint. Je pourrais peut-être encore augmenter de quelques kilomètres, mais en fait, ce n'est plus ça » ?

[00:29:32] **Ramona Eckert:** Alors, je n'ai pas d'objectif fixe où je me dirais : une fois que c'est atteint, je ne volerai plus jamais de parcours ailleurs. Je pense qu'on trouve simplement le prochain objectif qui nous intéresse, comme se dire : d'accord, je veux peut-être faire ce tronçon plus vite, ou alors ça ne concerne pas toujours le triangle de la frontière. Je veux dire, on a tellement de zones de vol dans les Alpes où on peut voler de beaux parcours, et je pense qu'il y a aussi des possibilités de découvrir de nouvelles routes ou simplement d'essayer quelque chose de complètement nouveau. Donc je pense qu'on trouve toujours un objectif qui nous motive à aller voler.

[00:30:03] **Lucian Haas:** Mais pour toi, l'objectif signifie aussi accomplir une certaine performance.

[00:30:07] **Ramona Eckert:** Parfois, l'objectif peut aussi être simplement de préserver mon plaisir à voler, et ce n'est pas lié à une idée de performance concrète ou à un résultat. Par exemple, je suis déjà allée à une compétition où mon but n'était pas de bien me classer, mais simplement de prendre du plaisir lors de cette compétition, et j'ai parfaitement atteint cet objectif. J'ai passé un super moment là-bas.

[00:30:30] **Lucian Haas:** J'ai déjà entendu certains pilotes dire qu'ils avaient en fait de meilleurs résultats en compétition quand ils n'y allaient pas avec une mentalité de performance, mais plutôt avec l'idée de s'amuser, et qu'ils

étaient alors plus libres et pouvaient finalement être beaucoup plus performants au final. Est-ce que c'était aussi ton cas pour cette compétition ?

[00:30:48] **Ramona Eckert:** Oui, alors comme je l'ai dit, je n'ai pas très bien volé dans cette compétition précise, mais je pense que cette idée générale selon laquelle le plaisir doit être au premier plan et qu'on ne se dit pas « je fais ça pour obtenir une certaine place », c'est très, très important. C'est aussi ce qui permet de tenir sur la durée dans les compétitions ou de motiver quelqu'un à vouloir toujours voler la meilleure trajectoire.

[00:31:09] **Lucian Haas:** Cette tendance pour la compétition et aussi pour le XC axé sur la performance, est-ce que c'était déjà là chez toi dès le début dans le pilotage ? Genre d'abord à petite échelle puis ça a grandi, ou est-ce que tu y es arrivé progressivement ? Quelle a été l'initiative ou qu'est-ce qui t'a amené à intégrer vraiment cette notion de performance dans le pilotage ?

[00:31:30] **Ramona Eckert:** Je pense que c'est vraiment quelque chose dans quoi on s'implante avec le temps. Quand j'ai commencé à voler, au début, le vol de distance et la compétition ne m'intéressaient pas du tout. Ce qui me fascinait totalement, c'était le vol freestyle, voler des dynamiques, ou un sat... enfin, au début, on commence probablement par la spirale, et ce qui m'intéressait était tout autre. Puis, à un moment donné, le focus a un peu dérivé, genre : « Hé, en fait, c'est quand même cool de quitter la montagne habituelle pour aller voler ailleurs ». Et puis l'idée est revenue : « Ok, je dois aller plus vite, j'aimerais voler plus vite », c'est pour ça que je me suis mise à la compétition. Et maintenant, j'en suis à nouveau au point où je me dis que ce serait très utile d'avoir un skillset encore plus large en vol acrobatique, simplement pour mieux gérer les réactions de la aile, surtout avec un deux lignes.

[00:32:18] Je pense que ce qui compte, c'est aussi simplement un peu la polyvalence qui définit un pilote.

[00:32:24] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu vas réintégrer plus d'entraînement acrobatique dans ta préparation prochainement ?

[00:32:30] **Ramona Eckert:** Carrément. En fait, je me suis éclatée quand j'ai fait un SAV l'année dernière et que j'ai encore fait un stall sur mon double, et là je me suis dit que c'était super de trouver encore des trucs qui apportent du plaisir, parce que la variété est aussi importante, évidemment.

[00:32:43] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est différent de faire un stall sur un Zweiliner ?

[00:32:46] **Ramona Eckert:** Oui, techniquement c'est un peu plus complexe et les inputs doivent arriver à un moment beaucoup plus précis, donc ils doivent arriver au bon moment pour que la réaction soit adaptée. Donc quand on apprend à staller, ça a carrément du sens de commencer avec un ENB - aile ou quelque chose comme ça, et quand la technique est maîtrisée, alors de passer au Zweiliner.

[00:33:06] **Lucian Haas:** Est-ce que ça a marché pour toi dès le début avec le vol stationnaire ?

[00:33:09] **Ramona Eckert:** Non, certainement pas. Mon premier vol ressemblait probablement à n'importe quelle manœuvre quand on l'apprend et qu'on suit la procédure dans un SAV avec radio, et bien sûr, il y a des trucs qui peuvent mal tourner ou rester coincés ou quelque chose comme ça. Je pense que c'est pour ça que c'est un processus d'apprentissage.

[00:33:25] **Lucian Haas:** C'était quoi, d'un point de vue performance, ton plus grand exploit en termes de vol jusqu'à présent ?

[00:33:32] **Ramona Eckert:** Je pense que c'est le vol le plus long que j'ai fait. C'était à la fin de l'année dernière, en août. J'ai pu voler 267 kilomètres FAE en triangle, et le record pour les femmes, le record du monde, n'est que de trois kilomètres de plus. J'avais bien sûr le record un peu en tête, mais au final, ça n'a tout simplement pas suffi pour revenir dans le cylindre, et je pense que c'était déjà l'un de mes meilleurs vols. Ce qui est intéressant, c'est aussi que le vol a été effectué à une période un peu limite de l'année. Je ne l'ai pas fait maintenant en juin, quand les journées sont les plus longues, mais plutôt sur une période assez courte. C'est pour ça que je suis en fait très optimiste : si je peux faire un vol sur une période de journée beaucoup plus longue, alors il pourra être nettement plus long.

[00:34:22] **Lucian Haas:** Et qu'est-ce qui est si spécial pour toi dans ce vol ? Est-ce qu'il y a un moment précis pendant le vol où tu te dis : « ça, c'était un moment fort », ou est-ce que c'est vraiment le chiffre final, le fait de pouvoir dire : « j'ai parcouru ces 267 kilomètres en triangle FAE » ?

[00:34:37] **Ramona Eckert:** C'est l'ensemble du package. C'est toujours la question : quels paysages voit-on pendant le vol ? Quelles difficultés rencontre-t-on ? Comment les gère-t-on ? Je trouve ça toujours super quand on peut voler avec des amis. C'est aussi une expérience en soi de pouvoir atterrir ensemble après et se réjouir que chacun ait fait un bon vol. Le chiffre est bien sûr cool, tout comme les possibilités de voler en record du monde, mais c'est vraiment plutôt cet ensemble global qui fait tout.

[00:35:02] **Lucian Haas:** Avec cette approche des records, est-ce que ça t'intéresserait aussi de voler des records dans le style de la FAE, où on enregistre les records et on définit certains parcours en disant, par exemple, que je veux faire un aller-retour et préciser exactement ce que c'est, ou un parcours sur trois points de passage, ou encore un triangle FAE vraiment défini selon les normes de la FAE, où on dit que je pars d'un sommet et que je dois ensuite le fermer comme il faut, ce qui représente encore un autre défi pour le pilotage.

[00:35:32] **Ramona Eckert:** Je pense qu'avec ta question, tu fais maintenant référence aux records "Declared" et "Free". La différence entre les deux, en fait, c'est que l'un peut être déclaré après coup, alors que pour l'autre, je dois fixer les points de virage à l'avance. Mais ce qui est commun aux deux vols, c'est que je dois toujours déclarer le record au préalable. Il doit y avoir une déclaration de record et même si je réalise un record sans avoir fait cette déclaration, ce n'est pas un record.

[00:36:01] **Lucian Haas:** Pour ton vol de l'année dernière de 267 kilomètres, est-ce que tu l'avais déclaré comme record ?

[00:36:07] **Ramona Eckert:** Bien sûr. En fait, maintenant, je fais presque toujours comme ça : quand je vais dans une zone de vol où je pense pouvoir battre un record, je m'inscris, parce que l'inscription se fait par e-mail et je pense que ça m'énerverait beaucoup de faire un vol record sans m'être inscrite au préalable.

[00:36:20] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qu'il faut écrire dans un tel e-mail pour que ça soit considéré comme une inscription ?

[00:36:24] **Ramona Eckert:** Ça dépend du type de record que je veux tenter, mais pour celui que je vise principalement en ce moment, le Free Distance Around the Triangular Course, il faut en fait juste indiquer d'où on part, quand on part et quel type de record on veut obtenir. Et si on veut expliquer quoi que ce soit, il faut bien sûr rajouter les coordonnées, donc ce sont juste quelques informations supplémentaires, disons. Mais c'est aussi quelque chose qui change très souvent. Je peux vraiment recommander d'étudier la section 7, parce que toute la question des records est déjà très complexe. On ne fait pas un record comme ça, bien sûr, rien qu'en sachant quand il faut s'inscrire, mais parce que les règlements sont déjà très compliqués et je trouve aussi qu'on devrait peut-être mettre à jour cette section sur les records, parce qu'on voit que toutes les règles datent vraiment de l'époque du vol à voile d'autrefois.

[00:37:18] Par exemple, il n'est pas possible de voler un record SPIE sur un triangle qui ne correspond pas aux critères de la FAI, donc un triangle plat. Il n'y a que le "Out and Return", mais là, je dois décoller du point de départ et revenir au même endroit, et ce n'est pas si simple par rapport à ce qui est beaucoup pratiqué, pour ainsi dire.

[00:37:40] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as déjà essayé de déclarer d'autres types de records, à part ton triangle FAI -Grente - où tu dis, d'accord, je vise toujours un genre de record du monde pour les femmes ? Est-ce que tu as aussi déjà essayé de déclarer d'autres records ?

[00:37:52] **Ramona Eckert:** J'ai aussi déjà essayé de déclarer d'autres records, mais après avoir étudié la section 7 un peu plus en détail, je me suis rendu compte que ça n'aurait pas fonctionné du tout comme je l'avais prévu. Mais c'est pas grave. Je veux dire, on apprend aussi pendant tout ce processus.

[00:38:05] **Lucian Haas:** Parmi la pratique du vol que tu fais, certains aspects, surtout la partie très axée sur la performance, c'est certainement pour l'ego. Est-ce qu'il y a des vols pour lesquels tu te dis que tu le fais uniquement pour l'âme, et quel genre de vol est-ce ?

[00:38:21] **Ramona Eckert:** Ce sont beaucoup de vols que l'on fait, par exemple, en Hike & Fly. Alors, cet été, j'ai fait de très beaux vols en mer, et c'étaient vraiment des vols juste pour l'âme. Et aussi, j'ai eu une expérience très, très belle une fois, je suis passée au-dessus de vergers d'oliviers et j'ai eu une telle thermique d'oliviers qu'il y avait une odeur d'olivier très fine. Et c'est bien sûr une expérience très belle, très marquante, ou aussi des vols où l'on vole simplement avec des oiseaux. Où

[00:38:50] **Lucian Haas:** t'as déjà volé avec des oiseaux ?

[00:38:52] **Ramona Eckert:** En fait, presque à chaque vol. Juste pour donner un exemple, il y a énormément d'aigles dans le Pustertal avec qui on peut voler ensemble. J'ai déjà volé avec des vautours en Espagne. Enfin, chaque région a ses propres indicateurs de thermique typiques, pour ainsi dire, avec qui on peut alors voler ensemble.

[00:39:11] **Lucian Haas:** Tu fais attention aux oiseaux ?

[00:39:13] **Ramona Eckert:** Oui, alors je dirais de moi-même que je suis une personne très visuelle. Il m'est arrivé souvent, après un vol, d'aller voir quelqu'un avec qui j'étais au même endroit au même moment pour lui dire : « Hé, tu as vu le nuage là, et l'oiseau, et comment ça et ça a évolué ? » Et la personne me répond : « Non, je n'ai pas du tout remarqué. » Et je fais vraiment attention à ce qu'il y a pendant le vol. À ce qui se passe autour de moi. Je regarde beaucoup d'oiseaux. Je regarde comment les nuages évoluent. Comment se développe la météo en général ? Que font les autres pilotes ? Je trouve que ça aide énormément à avoir une bonne base pour prendre des décisions.

[00:39:52] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as développé ça par toi-même ou est-ce aussi quelque chose pour lequel tu dirais : j'ai appris ça en compétition, parce qu'on a tellement d'indicateurs qui volent devant nous, derrière nous ou peu importe, où on peut regarder ce que l'air fait vraiment et apprendre de ça, il faut constamment regarder autour pour voir où se trouve peut-être la meilleure ligne ascendante et tout ça ? Ou est-ce que c'est quelque chose pour lequel tu dirais que ça fait partie de ton tempérament, que tu as toujours fait comme ça ?

[00:40:21] **Ramona Eckert:** J'ai toujours fait comme ça, mais j'ai certainement encore plus progressé grâce au vol en compétition, parce qu'on y reçoit beaucoup mieux les indications sur l'endroit où l'air monte le mieux ou vers où il faut se diriger maintenant. On a tout simplement une image beaucoup, beaucoup plus précise de ce qui se passe dans l'air à cet instant précis.

[00:40:37] **Lucian Haas:** Si tu regardes les pilotes de compétition, est-ce que tu es quelqu'un qui trouve très bien les lignes ?

[00:40:45] **Ramona Eckert:** Trouver des lignes ? Je ne pense pas qu'avec les petites ailes, on ait surtout ce style de vol où on vole beaucoup de lignes. Je pense plutôt que c'est quelque chose qui se prête mieux aux grandes ailes. Mais bien sûr, on essaie de bien suivre le mouvement avec les autres. Je pense que les petites ailes sont plutôt conçues pour devoir trouver de la thermique plus souvent, tout simplement parce qu'elles ne sont pas aussi performantes.

[00:41:11] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as déjà essayé, juste pour le plaisir, de voler avec une aile encore plus grande pour savoir comment elle se comporte ? Genre, tu rajoutes encore plus de poids, pas des bagages mais du lest, pour te dire : je ne veux pas juste voler avec une aile SM, je veux aussi essayer une aile L, juste pour ressentir comment c'est ?

[00:41:29] **Ramona Eckert:** Non, je ne l'ai pas fait et je n'ai pas l'intention de le faire, parce qu'avec autant de poids, ce ne serait tout simplement plus réaliste pour moi de pouvoir décoller en toute sécurité, par exemple.

[00:41:41] **Lucian Haas:** Dans le domaine de la compétition, il y a aussi parfois, ou pas seulement parfois, des discussions qui ont lieu sur le fait de ne pas introduire certains facteurs, des évaluations différentes ou quelque chose comme ça, pour compenser un peu ces différents poids et tailles d'aile, pour que les gens n'aient pas toujours à voler avec autant de poids. Serais-tu partisan de ça ou dirais-tu non, je dois encore revenir à ma petite aile qui est encore plus instable et capricieuse ? Je ne veux pas du tout ça, en fait.

[00:42:08] **Ramona Eckert:** C'est clairement un sujet qui fait beaucoup débat en ce moment. Les règlements correspondants, par exemple, font l'objet de nombreuses discussions sur les différentes options possibles. Je pense que la situation actuelle est telle que les pilotes plus légers — il ne s'agit pas seulement des femmes, il y a aussi beaucoup

d'hommes plus légers — sont clairement désavantagés, et qu'on pourrait tout à fait tester différents systèmes pour essayer de compenser simplement cet inconvénient. Je suis consciente qu'il sera très difficile de trouver quelque chose de juste pour tout le monde ou qui tente de compenser au mieux ce désavantage de manière générale. Mais je pense qu'un tel système n'est pas quelque chose que l'on développe une fois pour toutes et qui reste figé, mais qu'il évolue avec le temps.

[00:42:58] Ça évolue, et on se rend compte, oh, il faudrait réajuster ça dans cette direction. Je pense donc que quelque chose va forcément bouger dans les prochaines années, avec plus de discussions. Il y a par exemple maintenant cette classe Reynolds, qui est créée simplement pour rendre les choses un peu plus comparables. Ce n'est donc pas seulement une discussion que mènent les pilotes légers en ce moment, mais Maxim ou Honno ont aussi déjà vraiment abordé le fait que ce n'est pas du tout la façon dont on veut voler. Je ne pense pas que personne n'ait commencé à voler avec l'idée de se dire, "waouh, je veux emporter le maximum de poids possible quand je décolle", mais la fascination du vol, c'est justement que l'on est si léger en déplacement. Je veux dire, je peux prendre mon sac à dos, monter à la montagne et simplement décoller. Je n'ai pas un appareil qui pèse des tonnes.

[00:43:44] Et je pense que nous devrions revenir à cette fascination.

[00:43:50] **Lucian Haas:** Quel est ton avis sur ces sellettes Submarine, aussi pour ce qui est de la manipulation, où il faut 10 ou 15 minutes pour tout mettre correctement avant même d'être dedans ? Est-ce que c'est encore une pratique de vol raisonnable ?

[00:44:05] **Ramona Eckert:** Je pense que l'ajustement n'est pas si compliqué. Personnellement, je ne vole pas en Submarine, simplement parce que je n'arriverais pas à bien positionner mon poids - ballast et parce que je ne trouve pas que le protecteur soit suffisant. Le Submarine a déjà montré, ou même tous les sellettes correspondants qui sont sortis maintenant par les autres fabricants, ils ont déjà montré qu'ils offrent un avantage aérodynamique très marqué. Donc, si tu veux voler aujourd'hui à la Wildspitze, tu ne peux définitivement pas passer à côté de ces sellettes. Mais pour moi, elles apportent déjà très, très beaucoup d'inconvénients. Notamment par exemple, en ce qui concerne la visibilité tout autour ou le fait qu'on n'arrive pas à atteindre ses instruments, ou encore le fait que je ne peux pas sortir rapidement du sellette si jamais je dois atterrir quelque part où je ne voulais pas encore atterrir.

[00:44:50] Je pense qu'ils ont leur raison, mais ils présentent quand même énormément d'inconvénients. Je pense que chacun devrait simplement se demander si ça en vaut vraiment la peine de les piloter.

[00:45:00] **Lucian Haas:** Mais pour un pilote de Top-XC, pour un pilote ou une pilote comme toi, où il s'agit vraiment de tirer le maximum, parce qu'on se dit qu'on veut aller plus vite et accumuler ces points XD pour finir peut-être sur le podium quelque part, n'est-ce pas aussi intéressant de se dire : d'accord, en aile je ne peux peut-être plus tourner, mais en sellette ?

[00:45:19] **Ramona Eckert:** Oui, bien sûr, ça m'apporterait un avantage. Mais je dois aussi me demander : qu'est-ce que j'y gagne ? Et dans ce sens, j'en tire plutôt des inconvénients. Pour moi, c'est tout simplement un calcul qui ne tient pas pour le moment. Je pourrais aussi dire que j'essaie de voler nettement plus vite. Et voler nettement plus vite signifie souvent que, par exemple, après une traversée de crête, je ne fais pas une virage pour continuer à monter, mais que je continue tout droit. Et ça veut aussi dire qu'on vole très près du relief. Et c'est tout simplement associé à des risques accrus que je ne suis pas prête à prendre.

[00:45:51] **Lucian Haas:** Comment vois-tu la question du risque dans les compétitions ? Je

[00:45:56] **Ramona Eckert:** Je pense qu'il y a certains pilotes qui volent parfois de manière trop risquée. Mais on peut influencer énormément la façon dont on prend des risques. Par exemple, à travers le paramétrage de la manche, en ne plaçant pas un point de virage sous le vent, par exemple, en tant qu'organisatrice. Mais de manière générale, nous évoluons dans un environnement où, je dirais, tout le monde est équipé d'un tracker en direct. Ce qui signifie que si quelqu'un s'éloigne avec le sauveteur quelque part, par exemple, l'organisation le voit immédiatement et peut envoyer un hélicoptère directement sur place. Ce qui n'est pas forcément le cas quand je vais voler seule. C'est pourquoi je suis une grande fan du tracking en direct, que ce soit en compétition, où c'est bien sûr obligatoire, ou même quand je vais voler moi-même, parce que c'est tout simplement pour moi un très bon outil pour minimiser les risques, parce que je peux voir

où,

[00:46:47] ou bien où les autres peuvent voir où je me trouve, ce qui permet de demander de l'aide de manière beaucoup plus ciblée si jamais quelque chose devait mal tourner.

[00:46:55] **Lucian Haas:** Tu as parlé tout à l'heure de cette persévérance qu'on te prête. Est-ce que la persévérance signifie parfois qu'on ne se sent pas très bien, mais aussi qu'on prend un risque accru ? C'est-à-dire que tu prends un risque plus élevé sur certains vols ?

[00:47:06] **Ramona Eckert:** Je pense qu'il faut bien réfléchir au risque qu'on est prêt à prendre. Pour être concrète, il y a par exemple une zone, quand on vole du Staller Sattel vers la frontière, qui est toujours un peu plus turbulente avec les conditions typiques de vent du nord où nous volons là-bas. Et c'est pour moi une zone où je garde nettement plus de distance avec la pente ou alors ma moyenne baisse tout simplement, parce que je ne fonce plus à fond comme je le fais avant. Et ça me va, parce qu'au final, ce n'est qu'un vol. Il s'agit de l'ananas d'or. Il est bien plus important que je rentre sain et sauf à la maison le soir et surtout que je puisse voler pendant longtemps. Qu'est-ce que ça m'apporte un vol où j'ai pris des risques tout le temps et où je finis coincée quelque part dans un arbre après ?

[00:47:55] **Lucian Haas:** Tu voles avec deux parachutes de secours ? Oui. Toujours ?

[00:47:59] **Ramona Eckert:** Toujours. Rien que parce que c'est obligatoire en compétition et que j'utilise le même sellette pour les vols de distance. Si je fais un hike and fly, alors non. Pas là. Mais sinon, je les ai toujours avec moi et je peux d'ailleurs le recommander, parce que je pense que c'est une deuxième chance de survie si jamais le premier parachute fait un simple "Retterfraß".

[00:48:20] **Lucian Haas:** Y a-t-il autre chose que tu fais pour minimiser les risques, à part le suivi en direct d'un côté, que tu recommandes, et l'utilisation de deux parachutes ? Ou toujours deux parachutes ? Avoir un sellette, c'est une chose. L'utiliser, c'est autre chose.

[00:48:32] **Ramona Eckert:** Alors, il y a énormément de choses. Et je veux dire, la sécurité ou la réduction des risques, c'est en fait toujours une somme d'actions. Ce que je fais, par exemple, c'est que j'essaie toujours d'être avec des amis. Ou quand je vais voler, plusieurs personnes savent en général quel est mon plan de vol approximatif pour la journée. Je trouve qu'on peut aussi beaucoup réduire les risques en se préparant très bien, par exemple en sachant que, d'accord, cet après-midi, il devrait y avoir des orages. Ce qui veut dire que si les premiers signes apparaissent, je sais à quoi m'attendre, alors je me pose à temps. Ou bien, bien sûr, en se gardant en forme. On en avait déjà parlé avant. Ou aussi simplement en essayant de bien gérer ma aile. Ça veut dire en faisant beaucoup de SAVs, en me formant aussi. C'est de nature pratique ou aussi théorique, que je me renseigne simplement ou que j'essaie de rester à jour sur les connaissances actuelles.

[00:49:24] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'est déjà arrivé, lors de tels vols de cross-country sur de longues distances, de te dire que tu as pris un risque trop important ? As-tu déjà eu des expériences lors de ces vols XC où tu t'es dit que tu aurais mieux fait de ne pas y aller ou autre chose ?

[00:49:41] **Ramona Eckert:** Oui, je pense qu'avec le recul, on est toujours plus sage. J'ai eu une fois une expérience où je suis tombée dans une brise de vallée assez forte et c'est devenu très turbulent, évidemment. Avec le recul, j'aurais aimé avoir mieux évalué la situation et adapter mes actions en conséquence. Donc je pense qu'on se retrouve parfois dans une situation où on se dit : « Oh, je ne m'attendais pas à ça, mais voilà ce qui se passe ». Ça arrive régulièrement, mais ça ne devrait définitivement pas être la règle.

[00:50:10] **Lucian Haas:** Tu as d'autres loisirs à part le pilotage ?

[00:50:13] **Ramona Eckert:** Oui, alors j'essaie simplement de faire beaucoup de sport à côté, pour rester active. Mais le pilotage, c'est déjà un point crucial pour moi. Ce qui est super, c'est que j'ai commencé à aller ramasser des champignons. Je peux vraiment le recommander, parce qu'en automne, quand il pleut, on se dit en tant que pilote : « Ah mince, il pleut, je ne peux pas aller voler. » Mais quand on ramasse des champignons, on se dit : « Oh super, il pleut, les champignons vont bientôt sortir. » Et c'est évidemment génial, parce que là, je suis relativement indépendante de la météo.

[00:50:38] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est si passionnant dans la cueillette des champignons ?

[00:50:41] **Ramona Eckert:** Il y a bien sûr cet aspect où l'on passe beaucoup de temps dehors, ce qui a énormément d'avantages. Idéalement, on trouve quelque chose qu'on peut manger après et qui nous plaît. C'est aussi super, bien sûr. Et c'est une approche très structurée. On ne se contente pas de marcher dans la forêt en espérant qu'un champignon saute soudainement sous nos pieds, on connaît les sols, les plantes qui indiquent qu'il devrait y avoir certains champignons ou comment les trouver. Ou bien, quand on a trouvé un champignon, il y a une méthode très structurée pour l'identifier en fonction de ses caractéristiques. On peut vraiment s'y prendre méthodiquement. C'est ça qui me fascine en fait. Et c'est aussi déjà super quand on a, par exemple, un vraiment beau champignon.

[00:51:27] Quand on trouve un Steinie, enfin un gros cèpe, ça fait toujours plaisir.

[00:51:31] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a pour toi des parallèles entre la cueillette de champignons et l'aviation, dans ta façon d'aborder les choses ou quelque chose comme ça ? Ou est-ce que c'est en fait juste un contraste total ?

[00:51:40] **Ramona Eckert:** Il y a déjà certaines parallèles, dans la mesure où on peut dire que les endroits où la thermique se crée ne sont pas toujours les mêmes sur l'année. Donc, selon la saison où je me trouve, ou même l'heure de la journée, la thermique change un peu. Là où elle se crée le mieux. C'est un peu comme pour les champignons, où on se dit par exemple que s'il n'a pas plu depuis longtemps, je ne chercherais pas de champignons sur un versant sud parce que c'est trop sec, mais j'irais plutôt vers un versant nord.

[00:52:12] **Lucian Haas:** Y a-t-il d'autres effets qui seraient comparables ?

[00:52:16] Alors, juste pour donner un exemple, parce que je me suis demandé, suite à ce que tu viens de dire sur la cueillette de champignons, à quoi font attention les gens ? Tu as dit qu'il y a des moments précis. Mais il y a aussi un genre de... un genre de hotspots pour la cueillette, où on sait que les champignons poussent toujours là. Et plus on va souvent cueillir des champignons, plus on finit par connaître ces hotspots qu'on peut peut-être exploiter à certaines périodes de l'année. Est-ce que tu utilises aussi ça ? C'est-à-dire, est-ce que tu accumules ce savoir expérientiel pour dire : "là-bas, ça monte thermiquement" ou "à l'autre endroit, je sais qu'à cette période-ci, on trouve toujours ces cèpes ou quoi que ce soit" ?

[00:52:52] **Ramona Eckert:** Oui, tu l'as très bien décrit. Les champignons sont aussi très prévisibles. Tout comme la thermique va se développer de manière similaire dans des conditions météo équivalentes.

[00:53:00] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on peut être ambitieux quand on ramasse des champignons ?

[00:53:03] **Ramona Eckert:** Alors, je ne pense pas que si je vais en forêt avec ambition, le champignon décide soudainement de pousser plus fort ou quelque chose comme ça. Je veux dire, c'est la nature. Soit il est là, soit il ne l'est pas.

[00:53:12] **Lucian Haas:** Non, pas ça. Je veux dire, au niveau des résultats, qu'à la fin... On va cueillir des champignons et on revient avec seulement deux champignons ou avec un panier plein, et on peut célébrer ça de la même manière qu'un FAI de 267 kilomètres.

[00:53:24] **Ramona Eckert:** Oui, bien sûr. On peut se réjouir de tout ce qu'on trouve. Je veux dire, parfois, c'est tout simplement qu'il n'y en a plus. C'est comme pour le vol de cross-country. Si la journée n'est pas bonne, je ne peux pas non plus voler 200 kilomètres. Il faut donc que les conditions soient réunies.

[00:53:38] **Lucian Haas:** À ton avis, qu'est-ce qui relève le plus de la chance ? Le vol ou la cueillette de champignons ? Moi,

[00:53:43] **Ramona Eckert:** Je pense qu'il y a beaucoup de passion, de préparation et aussi d'engagement derrière les deux pour faire ça.

[00:53:48] **Lucian Haas:** Quels sont tes prochains grands objectifs ?

[00:53:51] **Ramona Eckert:** J'aimerais bien piloter un 300 FAI. Ça me ferait vraiment plaisir, ça m'attirerait beaucoup. Et il y a aussi, je dirais, des objectifs en dehors du vol de cross-country. Par exemple, j'aimerais bien, même si c'est peu

probable, apprendre à piloter un hélicoptère proprement, parce que pour moi, c'est juste une manœuvre de vol qui est très fascinante, parce que ça demande énormément d'entrées, disons, précises. Ça demande beaucoup de compétence, beaucoup de finesse, et j'aimerais vraiment savoir faire ça. Mais jusqu'à présent, je n'ai pas encore eu le temps, parce qu'en été, il y a eu beaucoup de cross-country et de compétition.

[00:54:21] **Lucian Haas:** Est-ce que tu pourrais faire un hélicoptère avec le Ceno ?

[00:54:24] **Ramona Eckert:** Absolument, mais je pense que ce serait définitivement plus simple de l'apprendre d'abord avec d'autres ailes.

[00:54:29] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu devrais d'abord t'acheter une autre aile pour pouvoir avancer ?

[00:54:33] **Ramona Eckert:** Ça faciliterait carrément les choses et rendrait le chemin plus sûr.

[00:54:37] **Lucian Haas:** Est-ce ton objectif, parce que tu as aussi dit tout à l'heure que tu aimerais, au fond, aussi, bien sûr, entraîner plus d'Agro, que tu voudrais aussi à l'avenir te procurer une aile Agro ou quelque chose de convenable pour ça ?

[00:54:46] **Ramona Eckert:** Oui, carrément.

[00:54:49] **Lucian Haas:** Ramona, je te souhaite beaucoup de plaisir à entraîner Agro et pour tous les autres résultats que tu obtiens aussi en vol de distance. Le 300, il va forcément tomber à un moment donné, je dirais. Et dans l'ensemble, c'est certainement un bel objectif que tu as là.

[00:55:04] **Ramona Eckert:** Merci à toi, et merci aussi pour la discussion.

[00:55:12] **Lucian Haas:** Comme toujours, il y a plusieurs liens complémentaires pour cet épisode dans les notes de l'épisode sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glīdz. Podz-Glīdz est le podcast de Lu-Glīdz. Un nouvel épisode sort toutes les deux semaines. Si tu ne veux pas attendre si longtemps, n'hésite pas à fouiller dans les archives. Tu peux les trouver sur Lu-Glīdz et partout où il y a des podcasts. Si ce que je te propose ici te plaît et que tu veux continuer à écouter Podz-Glīdz et à lire Lu-Glīdz à l'avenir, alors deviens un soutien des deux projets. Tu peux choisir librement le montant de ta contribution. Ma suggestion non contraignante est de 60 euros par an, soit environ 5 euros par mois. N'est-ce pas une offre juste pour autant d'informations et de divertissement autour du plus beau hobby au monde ? Tout

[00:55:57] Vous trouverez les informations sur la manière dont votre contribution me parvient sur le site www.Lu-Glīdz.blogspot.com. Il y a une rubrique Soutenir.

[00:56:09] Lu-Glīdz s'écrit Lu-Glīdz. Je remercie tous les contributeurs. À bientôt. Ça ne tombe pas du ciel. Ciao.