

Ironman

Podz-Glidz 148 — Stephan Stiegler

Published	2024-11-22
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-148-ironman-stephan
Duration	01:21:48
Speakers	Lucian Haas, Stephan Stiegler
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0148-ironman-stephan-stiegler.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	12 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	23
Show notes	23
Transcript	24
Français	42
Show notes	42
Transcript	43

Deutsch

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

Show notes

Was Airdesign-Konstrukteur Stephan Stiegler antreibt – ob beim Triathlon oder im Gleitschirmbau

Stell Dir vor, Dein Arzt sagt Dir, Du brauchst eigentlich ein neues Knie, weil da der Knorpel fehlt. Aber Du hörst einfach nicht auf ihn. Stattdessen beginnst Du zu trainieren, und sechs Jahre später läufst Du auf Hawaii beim berühmten Ironman Triathlonwettbewerb als Finisher ins Ziel – und das mit über 50 Jahren.

Vielleicht fragst Du Dich jetzt, was diese Geschichte in einem Gleitschirmpodcast zu suchen hat? Es ist die Geschichte von Stephan Stiegler.

1995, mit 26, wurde Stephan Gleitschirmweltmeister. Später konstruierte er Schirme für unter anderem UP. 2011 gründete er gemeinsam mit Martin Gostner die Marke Airdesign und baute sie zu einem der Global Player am Markt auf. Vor zwei Jahren brachte er mit dem Volt 4 den ersten EN-C Zweileiner auf den Markt.

Was ihn in seinem Leben so an- und umtreibt, darum geht es in dieser 158. Folge von Podz-Glitz. Wir sprechen über Themen wie sportlicher Ehrgeiz, Konkurrenz, das Verschieben persönlicher Grenzen und wie wichtig es ist, im Rahmen der häufig verkannten eigenen Möglichkeiten über sich hinaus zu wachsen. Und natürlich geht es auch um die Frage, wie sich diese Themen in Stephans Alltag als Gleitschirmkonstrukteur wiederfinden.

Stephan erzählt davon, wie schwierig es ist, heutige Schirme überhaupt noch besser zu machen, wie aus dem stetigen Abarbeiten von Problemen dann doch immer wieder Fortschritt entsteht, und was es damit auf sich hat, dass neuerdings immer mehr Gleitschirme Winglets auf den Außenflügeln tragen.

Podz-Glitz und der Gleitschirmblog Lu-Glitz finanzieren sich allein über Förderbeiträge der Hörer und Leser. Bist Du schon ein Förderer? Alle Infos unter:

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

Musik:

Track: That's the one | Künstler: Ryan McCaffrey, Go by Ocean

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=pPdql6rAtUo>

Lu-Glitz Links:

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

LINKS zu Stephan Stiegler:

- Airdesign: <https://www.ad-gliders.com>
- Facebook: <https://www.facebook.com/stieglair>

Transcript

[00:00:04] **Stephan Stiegler:** Jeder von uns weiß ganz genau, was er nicht kann und das ist ja unser Problem, weil wir dann uns selber im Kopf so limitieren, obwohl es eigentlich möglich ist und ich habe mir das selber bewiesen, dass das möglich ist und ich habe das auch selber dann eigentlich begriffen, wie sehe ich mich eigentlich und wenn ich es jetzt wieder verallgemeinere, wie man sich selber limitiert, weil man sich einfach das nicht zutraut oder der Kopf sagt, das geht nicht und wenn du das einmal überwunden hast, dann öffnet sich für dich dann eine Perspektive, weil es geht auch nichts, du kannst auch nichts machen.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz -Podcast,

[00:00:51] **Stephan Stiegler:** Geschichten aus

[00:00:52] **Lucian Haas:** dem Kosmos des Gleitschirmfliegens, heute mit Stefan Stiegler und ich bin Lucian Haas.

[00:01:05] Stell dir vor, dein Arzt sagt dir, du brauchst eigentlich ein neues Knie, weil der Knorpel fehlt, aber du hörst einfach nicht auf ihn. Stattdessen beginnst du zu trainieren und sechs Jahre später läufst du auf Hawaii beim berühmten Ironman -Triathlon Wettbewerb als Finisher ins Ziel und das mit über 50 Jahren.

[00:01:29] Vielleicht fragst du dich jetzt, was diese Geschichte in einem Gleitschirm -Podcast zu suchen hat. Es ist die Geschichte von Stefan Stiegler. 1995, mit 26, wurde Stefan Gleitschirmweltmeister. Später konstruierte er Schirme für unter anderem Yuppies. 2011 gründete er gemeinsam mit Martin Gostner die Marke. Er baute sie zu einem der Global Player am Markt auf. Vor zwei Jahren brachte er mit dem Volt 4 den ersten ENC2 -Liner auf den Markt.

[00:02:03] Was ihn in seinem Leben noch so an - und umtreibt, darum geht es in dieser 158. Folge von Podz-Glitz. Wir sprechen über Themen wie sportlicher Ehrgeiz, Konkurrenz, das Verschieben persönlicher Grenzen und wie wichtig es ist, im Rahmen der häufig verkannten eigenen Möglichkeiten über sich hinauszuwachsen. Und natürlich geht es dann auch um die Frage, wie sich diese Themen in Stefans Alltag als Gleitschirm -Konstrukteur wiederfinden. Stefan erzählt davon, wie schwierig es ist, heutige Schirme überhaupt noch besser zu machen, wie aus dem stetigen Abarbeiten von Problemen dann doch Fortschritt entsteht und was es damit auf sich hat, dass neuerdings immer mehr Gleitschirme Winglets auf den Außenflügeln tragen.

[00:02:52] Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glitz. Wie das geht, ist in der nächsten Folge. Wie es ganz einfach geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:10] Stefan, wir sind fast gleich alt. Du bist 55, ich bin 54, aber du hast mir eine Sache voraus. Man kann dich jetzt offiziell als Iron Man bezeichnen. Ja, ja, stimmt schon. Was hat dich

[00:03:26] **Stephan Stiegler:** nach Hawaii getrieben in diesem Alter? Eigentlich gar nichts, im Endeffekt. Das hat sich dann mehr oder weniger so ergeben. Aber angefangen hat das eigentlich vor, sagen wir mal, fünf, sechs Jahren. Ich war ja eigentlich nie ein unsportlicher Mensch, wie so die meisten von uns. Wir gehen auf die Berge oder was weiß ich. Aber du hast immer das Gefühl, das ist so anstrengend. Ich bin damals mit einem Kumpel von mir einen Berg raufgegangen und der hat damals für die X -Alps trainiert mit einem Trainer. Da bin ich einmal mitgegangen und habe gewusst, wie schlecht ich eigentlich bei Land bin. Der ist da raufgesprungen, ohne dass es was wäre. Der Trainer, der Flo, hat immer gesagt, nicht so schnell, nicht so schnell. Ich war schon, ich kann nicht mehr, ich kann nicht mehr. Und dann habe ich einfach dann zum Trainer zu ihm gesagt, hey, können wir da nicht was machen?

[00:04:12] Dass wir da einfach sagen, okay, jetzt machen wir da eine Leistungsdiagnostik und fangen das ein bisschen seriöser an. Und das haben wir dann angefangen. Und im Endeffekt kommst du dann drauf, du hast eigentlich dein Leben lang alles falsch gemacht vom Training her. Weil du hast immer da im Kopf, dass du weißt, wenn du besser werden willst, musst du härter und mehr trainieren und intensiver. Aber im Endeffekt ist das komplett falsch. Du

trainierst. Du trainierst hauptsächlich viele Grundlagen im Grundlagenbereich. Das ist super gut für die Gesundheit. Da kann man später vielleicht nochmal drauf zurückkommen. Und durch die Grundlagen erhöht sich dein ganzes Leistungsvermögen und darauf baut dann eigentlich erst das Intensive auf. Das heißt, 80 bis 90 Prozent vom Training trainierst du eigentlich nur in Grundlagen. Also eigentlich ganz easy. Und das letzte 10 bis 20 Prozent hast du dann so Intervalle oder schnelle Sachen oder wirklich dann, wo dir dann oben der Dampf aufgeht.

[00:05:02] So gesehen. Und ja. Das hat dann eigentlich funktioniert. Aber es war eigentlich nur so im Hintergrund so quasi. Ich sage, okay, ich tue mir dann leichter einen Berg raufgehen und habe dann eine Grundkondition, dass mir das alles nicht mehr so schwerfällt. Und das hat dann damals schon viel, viel geändert, weil ich dann gewusst habe, okay, wie das funktioniert. Und dann ruft mich eines Tages mein Trainer an und sagt, du Stefan, er hat jetzt den Trainer für Ironman für Triathlon gemacht. Jetzt könnte ich dich jetzt für Triathlon trainieren. Willst du nicht anfangen? Ja, wieso eigentlich nicht? Die Sache war halt, ich habe keinen Kilometer laufen können. Weil ich Probleme mit den Knien gehabt habe. Schwimmen habe ich nicht können. Und Radfahren wegen den Knien ist auch nicht wirklich gegangen. Also immer die Kniescheibe fest gegangen, weil ich einfach keine Knobel mehr drunter habe. Ich habe gedacht, ja, das ist eine coole Challenge.

[00:05:48] Das probieren wir mal. Und es hat angefangen mit Mitteldistanz. Und du hast immer die Aufgabe vor dir und du denkst dir, das schaffst du nie. Das geht nicht. Und dann schaffst du das trotzdem. Und danach ist das eigentlich immer möglich. Und es wird dann eigentlich immer... Es wird immer leichter. Natürlich wird die Kondition immer besser im Laufe der Jahre. Das geht immer leichter. Und du verschiebst deine Grenzen. Und da habe ich halt die erste Mitteldistanz gemacht. Zweite, dritte. Und dann merkst du schon, ja, was machen wir jetzt? Das ist jetzt keine Herausforderung mehr. Ja, und dann steht natürlich die Königsdisziplin, der Ironman, die Langdistanz an. Also knapp vier Kilometer schwimmen, 180 Kilometer Rad fahren und dann einmal einen Marathon. Und oben drauf laufen. Und dann stehst du wieder da und denkst dir, das schaffe ich niemals.

[00:06:35] Nie. Wie soll das funktionieren?

[00:06:38] Aber da machst du den Ersten. Der war natürlich super hart. Das war klar. Im Marathon bin ich dann ab halbzeit fast nicht mehr zu Fuß gegangen. Da habe ich gesagt, das mache ich fertig. Das mache ich fertig. Und dann habe ich gesagt, ja, so kann ich das jetzt hinstellen lassen. Das muss ich jetzt nochmal machen. Ich kann das besser. Und so hat das dann eigentlich angefangen. Und ich bin jetzt vor Jahrzehnten eigentlich immer besser geworden. Und jetzt bin ich in meiner Altersgruppe. Ich bin jetzt wirklich immer vorne top dabei. Top 10 so immer. Immer in die Dings. Und heuer eben habe ich noch Rechnungen mit Langfurt offen gehabt, weil das habe ich schon die letzten drei, vier Jahre immer probiert. Das ist ja nie ausgegangen. Und dann dachte ich, okay, das mache ich heuer. Und dann ist aber das Training im Frühjahr so gut gelaufen, dass ich mir gedacht habe, hm, da könnte eine gute Zeit rauskommen. Na ja, schauen wir mal, wo die Ergebnislisten so sind und wie die Qualitätszeiten für Kona so werden.

[00:07:28] Und dann habe ich mir das ausgerechnet und habe gesagt, okay, Stefan, wenn es so wäre, musst du wirklich Gas geben. Ja, schauen wir mal. Und siehst du, da habe ich dann wirklich einen Slot gekriegt. Und dann habe ich gedacht, okay, dann machst du das halt. Und so bin ich dann halt nach Kona gefahren, geflogen habe ich auch. Und im Endeffekt wurde es jetzt nicht so für mein Ziel, aber man merkt dann schon, wenn man vor Ort ist, die Leute, die sich da wirklich für Kona qualifizieren, die sind jetzt schon natürlich vom Leistungsniveau alles super top. Und die leben alle für den Spirit und so weiter. Und man saugt das dann so auf. Und das kann man sich auch nicht vorstellen, wenn man es jetzt nicht selber gemacht hat. Aber man saugt das wirklich auf. Und man lebt das dann. Und das wird man niemals, niemals wieder vergessen. Ich sage immer, in unserer Gesellschaft heutzutage, wenn es jetzt verallgemeinert ist,

[00:08:18] jeder von uns weiß ganz genau, was er nicht kann. Und das ist ja unser Problem, weil wir dann uns selber im Kopf so limitieren, obwohl es eigentlich möglich ist. Und ich habe mir das selber bewiesen, dass das möglich ist. Und ich habe das auch selber dann eigentlich begriffen, wie sehe ich mich eigentlich, wenn es jetzt wieder verallgemeinert ist. Weil man sich einfach das nicht zutraut. Oder der Kopf sagt, das geht nicht. Und wenn du das einmal überwunden hast, dann öffnet sich für dich dann eine Perspektive. Und du denkst, ja, das geht alles. Du kannst alles machen. Und du kannst die Sachen natürlich jetzt nicht nur im Sport, sondern ein ganzes Leben kannst du das übertragen. Das ist dann wirklich wie eine Lebenseinstellung. Und so gesehen habe ich da die letzten Jahre sehr viel von meiner Einstellung,

[00:09:04] Lebenseinstellung und so weiter, Gesundheit und so weiter, viel rausgezogen und gesagt, das taugt mir einfach und ich will das weiter beschreiten, den Weg.

[00:09:18] **Lucian Haas:** Ich will nochmal einen Schritt zurückspringen. Einfach nur, um es zu verstehen, auch vom zeitlichen Ablauf her. Du hast gesagt, so vor fünf, sechs Jahren war das mit diesem Training, wo du den Berg hochgehetzt bist und gemerkt hast, da kommst du einfach nicht mehr mit. Hast du wirklich innerhalb von sechs Jahren quasi von null auf Ironman aufgedreht?

[00:09:37] **Stephan Stiegler:** Ja. Wow. Und was noch dazu kommt, das war ja die körperlichen Gebrechen, die man sich so, ja, du gehst zum Arzt, der sagt dir, deine Kniescheibe ist kaputt, du hast keine Reibung, also keine Knopel, das reibt, das wird trocken. Da müssen wir jetzt Hyaluron spritzen oder ein neues Knie hätte er mir schon vor 15 Jahren angeboten. Für das wäre ich dann zu jung gewesen. Und ich habe wahrscheinlich, weil ich so ein sturer Hund bin, habe ich gesagt, nein, das macht man sicher nicht. Und seitdem geht das aber wieder. Also man sieht dann schon den Einfluss vom Körper, vom Kopf. Also ich will jetzt drauf. Wenn man es jetzt ganz extrem umdreht, ist es so, man geht zum Arzt, man kriegt ein Krankheitsbild erzählt und das biegt dann so in deinen Kopf drin, dass der Körper das auch dann so macht im Endeffekt. Stell dir mal vor, du drehst jetzt komplett um, du gehst zum Arzt.

[00:10:23] Natürlich ist das ein physisches, du hast das Röntgenbild und was auch immer.

[00:10:28] Aber dann akzeptierst du das einfach nicht und sagst, nein, ich ändere das jetzt.

[00:10:34] Und das ist scheinbar bei mir jetzt nicht nur einmal so gewesen, sondern öfter. Ich habe beim Rücken auch, vor 20 Jahren wollten sie mir schon den Rücken versteifen. Da habe ich auch gesagt, nein, sicher nicht. Wenn ich das jetzt zurückreflektiere mit den ganzen Erfahrungen, die ich da gemacht habe und wie der Geist, also der Kopf und der Körper eigentlich so zusammenkehren,

[00:10:54] dann komme ich eigentlich zu dem Schluss, dass wir uns selber jetzt auch im Punkt der Gesundheit extrem limitieren oder selber auch krank machen. Und das ist die Sache, wenn du das dann quasi umdrehen würdest, dann kannst du dich genau umgedreht selber gesund machen.

[00:11:12] Das sollte man machen. Da kann man mal drüber nachdenken.

[00:11:15] **Lucian Haas:** Das heißt, der beste Arzt wäre der, der dann kommt und sagt, dein Knie ist kaputt, fang mal an für ein Triathlon zu trainieren. Im Extremfall muss es ja nicht so sein.

[00:11:24] **Stephan Stiegler:** Aber es geht da wirklich darum, du hast ein Bild im Kopf und du müsstest das dann ändern im Endeffekt. Du müsstest dann sagen, okay, ich will dagegen arbeiten. Ich nehme das an, okay, ich weiß, es ist irgendeine Krankheit oder irgendwas läuft nicht mehr so in meinem Körper oder was. Aber du musst das zuerst einmal annehmen und dann änderst du das. Und dein Wille muss da sein, daran zu arbeiten und das wieder herzustellen. Und dann funktioniert das auch lustigerweise. Das ist so meine Erfahrung. Und ich glaube, von dem Standpunkt sind wir mittlerweile, speziell in den letzten Jahren, komplett abgegangen. Das geht komplett in die falsche Richtung. Die Leute springen nur mehr zum Arzt, in die Apotheke. Für jedes Wehwehchen wird ein Medikament geholt. Für die Nebenwirkungen wird ein Medikament geholt oder irgendwas.

[00:12:09] Aber im Endeffekt, man vergisst komplett auf die Basis der Gesundheit, dass man zuerst einmal auf die Gesundheit schauen muss. Und dann der letzte Ding ist, wenn es nicht mehr geht, dann kommt natürlich die Medizin ins Spiel. Aber zurzeit ist es ja genau umgedreht. Jeder geht sofort zuerst irgendwo hin und holt sich irgendeine Lösung, weil das der einfache Weg wäre. Aber an sich selber zu arbeiten oder es von Grund auf zu ändern, das macht kein Mensch mehr scheinbar. Und das ist eigentlich traurig, weil man sieht, dass die Gesellschaft immer krank wird. Und es geht ja auch darum, nicht nur länger zu leben, es geht ja darum, dass du gesunde Lebensjahre hast, oder? Du willst ja lang und gesund bleiben und nicht irgendwann dann von irgendjemandem abhängig sein oder sowas.

[00:12:54] Und ich glaube, die Lösung ist wirklich nur, dass du einfach aktiv bleibst. Das muss jetzt ja kein Ironman sein. Das ist jetzt eine ganz andere Geschichte, was sie so machen. Weil da geht es mehr um Ziele setzen, um Ziele zu erreichen und quasi fortbewegen und einfach aktiv zu bleiben. Es ist total individuell. Jeder kann sich eigene Ziele setzen. Aber der Grund für meine Meinung, mein Ding, ist einfach Bewegung und Ernährung. Das sind die zwei

Grundpfeiler der Gesundheit. Und dann erst kann man dann weiterschauen, wenn was wäre. Also man sollte das ganze Ding ein bisschen umdrehen. Aber ich weiß ja, was die letzten Jahre alles abgegangen ist mit der Panikmache, Angstmacherei und so weiter und so fort.

[00:13:41] Also das ganze Gesundheitswesen hat sich komplett umgedreht. Und es gilt ja nichts anderes mehr. In meinen Augen ist das sehr traurig, sage ich mal. Und es wäre absolut enttötig, wenn man könnte gesamtheitlich in der ganzen Gesellschaft so viel mehr bewegen, wenn man wirklich grundsätzlich wieder auf die Gesundheit schaut. Sachen, die gut für die Gesundheit sind, wie Bewegung vor allem, nicht anstrengende Bewegung. Das ist ja das, was ich ganz am Anfang gelernt habe, um zu trainieren, um besser zu werden, nicht intensiv trainieren. Gemütlich trainieren. Deswegen sage ich ja zum Beispiel, E-Bikes ist das Beste, was es gibt. Weil du dann mit weniger Intensität dich einfach bewegst. Das ist genau das, was der Körper braucht. Und da gibt es mittlerweile so viele Studien. Und ganz egal, ob das Gesundheitsstudien sind oder Hochleistungsstudien, da

[00:14:31] kommt überall das Gleiche raus. Low-Intensity-Bewegung ist gut für Gesundheit, gut für Sport, gut für Leistung, für alles.

[00:14:38] **Lucian Haas:** Dann ist Hike and Fly, wahrscheinlich könnte man das als Gesundheitssportart bezeichnen, weil man sagt, relativ gemütlich die Berge hochlaufen und dann auch noch für die Seele einen schönen Flug nach unten zu haben.

[00:14:50] **Stephan Stiegler:** Genau, das ist ja der zweite Aspekt, dass wir ja eigentlich dann die ganzen Energien von der Natur aufnehmen. Das ist ja das Beruhigende in den Bergen, wo du oben drüber stehst, das Gefühl kriegst, das ladet dich ja auch wirklich energetisch auf. Aber da trifft man jetzt vielleicht ein bisschen ab. Wie gesagt, der eine oder andere nimmt es jetzt nicht so auf oder wahr, aber trotzdem spürst du deinen Effekt. Deswegen macht man das ja eigentlich. Oder wie gesagt, für mich ist

[00:15:16] **Lucian Haas:** das einfach auch fast eine Meditation manchmal, vor allem wenn ich alleine unterwegs bin. Also das mache ich dann sehr gerne und dann auch oben sitzen und auch die Fliegerei ist, ich habe gar nicht so viele riesen sportliche Ziele, sondern vieles ist einfach wirklich das Aufnehmen der Natur, das Genießen, das aus dem Kopf rauskommen, wenn ich sonst ein sehr kopfiger Mensch bin, dann zu wissen, okay, ich habe jetzt im Grunde zwei Stunden lang meinen Kopf wirklich abgeschaltet.

[00:15:40] **Stephan Stiegler:** Und dann kommt noch dazu, du läufst durch den ganzen Stress. Du läufst durch alles unten im Tal. Das heißt, du schaltest dich wirklich ab, du lässt die ganze Angst, den Stress, deine ganzen Aufgaben, das bleibt unten im Tal liegen. Und du bist oben.

[00:15:53] **Lucian Haas:** Ist das denn jetzt etwas, wo du sagen würdest, das hast du jetzt in den letzten Jahren auch mit deinem Training und sowas, hast du das für dich neu entdeckt? Oder hattest du das auch früher schon? Oder würdest du sagen, ey, das, was ich jetzt neu entdeckt habe für mich, auch dieses körperliche, gesundheitsmäßig und so, das hätte ich gerne auch schon in meinen Jungen. Ich habe

[00:16:16] **Stephan Stiegler:** das immer schon wahrgenommen, aber jetzt nehme ich es eigentlich noch viel mehr wahr, viel intensiver, weil ich eigentlich mehr spüre und ich kann mehr damit anfangen. Ich habe ja vor zehn Jahren mal einen Knöchelbruch gehabt. Also ganz eine dumme Geschichte. Nach dem Landen ist mir der Passagier auf den Fuß draufgefallen und der Fuß dann so 90 Grad weggestanden unten. Also es ist auch dumm und es ist eine sehr schwere Verletzung. Und ich bin dann halt, naja. Und in Österreich haben wir halt die typische Reha, wo dann der Gips, also mal eine Gruppe, prinzipiell eingegipst wird.

[00:16:52] Ach, bin ich kein Fan. Ich glaube, keiner mag das wirklich. Und ich habe mich ein bisschen so umgehört, so international, weil ich viele Freunde habe und zufällig viele sind ja Physiotherapeuten, Ärzte und so weiter aus anderen Ländern. Und die haben gesagt, na, kein Fall, so ein Gips oder was weiß ich. Und das müssen wir doch so machen und so machen. Dann habe ich halt meine Schlüsse draus gezogen. Nach ein paar Wochen kurzer Zeit habe ich dann meinen Gips selber runtergeschnitten. Und. Und dann habe ich dann gleich mit der Reha angefangen. Und ich habe dann keine klassische Physiotherapie gemacht, sondern habe das auf energetischer Basis gemacht, so Osteopathie. Und da ist dann gegangen, eben um den Schock wieder wegzubringen, das Bild zu ändern, wieder das Gleiche. Und die Energien wieder

herstellen, dass die Selbstheilungskräfte quasi aktiviert werden. Begleitend natürlich dann Physiotherapie mit mechanischer Belastung und so weiter.

[00:17:38] Aber unterm Strich habe ich, meine Recovery ist ja fast ein Drittel bis zur Hälfte schneller. Habe ich mich erholt und habe wieder gehen können, als wie jeder andere. Also es funktioniert. In der Zeit habe ich eben extrem viel gelernt über Energetik. Was uns eigentlich jeden um uns umgibt. Und wir haben eigentlich verlernt, das zu nutzen. Also jeder kann das eigentlich. Aber wir haben einfach durch die ganzen äußeren Einflüsse, wir haben verlernt, das wahrzunehmen. Und dann eigentlich, wenn du es wahrnehmen kannst, kannst du das auch nutzen. Und durch meinen Unfall. Ich sage dir, das hat fast eigentlich so sein müssen, weil alles baut ja eigentlich auf dem wieder auf. Damals war ich kurz vor dem Burnout.

[00:18:24] Ja, 60 Stunden mindestens die Woche gearbeitet. Tag und Nacht alles mit ins Schlaf genommen. In der Nacht habe ich im Traum noch Schirme konstruiert. Das war die Anfangszeit von

[00:18:32] **Lucian Haas:** Air Design,

[00:18:33] **Stephan Stiegler:** oder? Ja, das war die Anfangszeit. Wenn du sagst, vor 10 Jahren

[00:18:35] **Lucian Haas:** oder sowas. Ja,

[00:18:36] **Stephan Stiegler:** ja, ja. Das war, du hast die Konstruktion mit in deine Träume genommen. Und in der Früh bist du aufgewacht und hast das dann am Computer umgesetzt. Das war wirklich, du hast nicht mehr abgeschaltet. Du hattest gar nichts. Da war wirklich kurz vor dem Burnout. Und dann passiert sowas. Und dann liegst du auf der Britsche vor dem OP. Hast dein Handy noch rechts und willst noch ein paar noch organisieren. Wir müssen noch das machen und das machen und morgen noch das. Und dann habe ich das Handy ausgeschaltet. Dann ist die Tür aufgegangen. Rein in den OP. Und dann habe ich gesagt, okay Stefan, jetzt ist Zeit für dich. Und jetzt ist der Punkt gekommen, wo du das ändern musst. Ja. Nachkommen ist. Das hast du in dem Moment entschieden, so für dich. Ja, das nutzt ja nichts.

[00:19:22] Der Fuß muss ja wieder heilen, ne? Nee, das ist klar. Aber das war

[00:19:24] **Lucian Haas:** so wie so der Breaking Point. Das war so ein

[00:19:27] **Stephan Stiegler:** Breaking Point, wo du wirklich gesagt hast, okay Stefan, es geht eh so nicht weiter. Und wahrscheinlich hat das so sein müssen, ne? Dass das jetzt so passiert. Und viele Leute sagen dann, na schlimm, so viel Schmerzen und so schwere Things. Und ich sage, nein, das eigentlich ist das Beste, was mir passieren hat können. Weil wenn das jetzt nicht passiert wäre. Weil wer weiß, wo ich jetzt wäre, ne? Ich habe danach so viel gelernt, so viel draus gezogen für mein ganzes weiteres Leben. Und ich sage, ja, wahrscheinlich hat das so sein müssen, ne? Es war ein schmerzhafter Weg. Aber ich nutze so viele Sachen mittlerweile noch aus der Zeit, die mich immer noch, mein ganzes Leben jetzt wirklich so weiterbringen, ne?

[00:20:10] **Lucian Haas:** Das heißt, heute erwartest du keinen Burnout mehr. Arbeitest du auch deutlich weniger? Du hast gesagt, 60 Stunden damals.

[00:20:17] **Stephan Stiegler:** Ja, ja.

[00:20:17] **Lucian Haas:** Ist das jetzt? Jetzt, heute gehst du dann lieber laufen, Fahrrad fahren, schwimmen, trainierst für Triathlon und im Hintergrund beim Laufen denkst du über deine Schirmdesigns nach?

[00:20:26] **Stephan Stiegler:** Nein, nein, das habe ich auch komplett abgestellt. Also ich trenne das sehr wohl jetzt, wenn ich jetzt quasi designen muss. Ich mache, natürlich hat man dann zwischendurch wieder Ideen. Aber dann sagt man sich auch gleichzeitig, ja nicht jetzt, das mache ich morgen. Also man trennt das dann wirklich. Es ist schon ein Zeitmanagement mit dem ganzen Training und Arbeiten. Im Endeffekt arbeite ich jetzt, also wirklich physikalisch, physikalisch arbeiten, weil im Endeffekt, ich habe ja keine Bürozeiten in dem Sinne. Wenn ich was im Kopf oder eine neue Idee habe oder was, dann muss ich das, das muss raus, ne? Aber ich schreibe mir das dann vielleicht auf oder was dann, okay, das mache ich morgen, ne? Und das ist die Kunst, dass man sagt einfach, okay, jetzt ist der Punkt, jetzt ist es fünf oder drei oder Dings was und jetzt mache ich morgen weiter.

[00:21:11] Also im Endeffekt, meine Arbeitszeit hat sich jetzt normalisiert, sagen wir mal so. Das Lustige ist aber, ich bringe jetzt viel mehr weiter, als vorher, wo ich mich einfach Tag und Nacht gestresst habe. Das heißt, mit dem ganzen Krampf bringst du auch nichts mehr weiter. Und jetzt mit, mit, sage ich mal, effektiverer Arbeitszeit, weniger Arbeitszeit, bewege ich viel mehr als vorher. Das ist ein ganz lustiger Effekt im Endeffekt. Das Abschalten zwischendurch ist auch ganz wichtig, ne? Dass du das nicht immer mitschleppst. Dass du einfach sagst, okay, du trennst das dann ganz ding. Und wenn ich laufen gehe oder was oder bergauf, äh, nein, dann nehme ich das nicht mit. Das ist dann, zack, anderes.

[00:21:50] **Lucian Haas:** An was denkst du dann, wenn du laufen gehst zum Beispiel? Denkst du dann an was oder ist das einfach nur ein trittender Flow?

[00:21:57] **Stephan Stiegler:** Nein, das ist ganz unterschiedlich, ne? Also beim Hike and Fly denkst du jetzt nicht so großartig nach. Also manchmal denkst du halt, ach, ist das schön da? Oder dann glaubst du wieder Bären oder irgendwas, ne? Und dann denkst du, ach, ich komme ja gar nicht darauf, wenn ich jetzt nicht weiter tue. Also das sind ganz banale Geschichten im Endeffekt, ne? Und dann raufgehen freust du dich dann schon oben, wenn du eine Jause auspackst, ne? Das sind so ganz banale Sachen, ne? Aber halt nichts von den ganzen anderen. Beim Training zum Beispiel ist es dann schon so, beim Schwimmen denkst du halt immer, okay, Technik, ach, da positionieren, ah, jetzt merke ich wieder das. Also du bist eigentlich mehr mit so Technik und so Sachen beschäftigt. Oder beim Laufen genauso, ah, der Fuß ist schon wieder overstriding, ah, konzentrier dich wieder. Und dann hast du ja dein Trainingsprogramm, wie wolltest du dann genau abspulen mit deinen Bereichen, Leistungsbereichen und so weiter.

[00:22:42] Also du bist eigentlich sowieso voll beschäftigt, ne? Von dem her.

[00:22:47] **Lucian Haas:** Bist du eigentlich früher, du warst ja 1995, warst du mal Weltmeister und sowas. Bist du damals in deiner sehr leistungsorientierten Gleitschirmzeit, nenne ich es mal, bist du da auch so gut organisiert rangegangen, wie du es heute mit dem Triathlon machst? Also ist das Teil deines Naturells?

[00:23:04] **Stephan Stiegler:** Ja, ich bin eigentlich schon ein sehr strukturierter und organisierter Mensch. Also bei mir im Büro schaut es jetzt wirklich ganz schlimm aus, aber ich weiß sehr exakt, wo alles liegt, gell?

[00:23:17] Ja. Ja. Kreatives Chaos. Kreatives Chaos kann man das schon nennen. Also ich bin schon organisiert und zielstrebig, kann man schon sagen. Also beim Gleitschirmfliegen, mir ist das Gleitschirmfliegen von Anfang an relativ einfach von der Hand gegangen und deswegen war das eigentlich immer alles so logisch für mich. Ich bin nicht wirklich mit dem Ziel irgendwo hingefahren, um das jetzt unbedingt zu gewinnen, sondern für mich war das einfach, okay, ich mache das jetzt und das taugt mir und ich weiß ja, dass das recht gut geht, ne? Also das Resultat, das war dann eigentlich, ja, also das Ergebnis war dann eigentlich so ein Resultat, das sich dann eigentlich so von selber immer ergeben hat, ne? Und ich glaube, das ist ja das, wo man sich selber jetzt nicht so unter Druck setzen soll, weil, ja.

[00:24:02] **Lucian Haas:** Worauf bist du dann mehr stolz? Zu sagen, hey, ich habe es geschafft, innerhalb von fünf Jahren oder sechs Jahren vom Training von quasi null auf Ironman zu kommen und ich war der Finisher mit ganz vielen anderen in Hawaii und Kona oder dieser Weltmeistertitel 95. Was wird so? Kann man das irgendwie überhaupt vergleichen? Wird es so eins höher hängen und sagen, da bin ich stolzer drauf? Ach,

[00:24:25] **Stephan Stiegler:** boah, das ist brutal schwierig, weil es zwar komplett unterschiedliche Sachen sind und auch komplett unterschiedliche Lebensabschnitte, ne? Damals ist das alles so schnell gegangen beim Gleitschirmfliegen und das war natürlich schon das Nonplusultra. Wenn du quasi den Weltmeistertitel im Gleitschirmfliegen erreichst, dann hast du eigentlich alles erreicht, ne?

[00:24:47] Also, ja, da hast du dein Ziel erreicht und jetzt, mit dem Ironman ist das so, ich bin jetzt nicht Weltmeister geworden, ne? Aber für mich selber, meine Ziele habe ich mehr als übertroffen, ne? Und was für mich jetzt eigentlich noch viel mehr zählt, ist es einfach, dass ich mich, dass du dich selber überwinden hast, überunden hast und du eigentlich immer weitergehst, immer weitergehst. Also es sind zwar gänzlich unterschiedliche Sachen und man kann es nicht vergleichen, aber wenn du jetzt sagst, okay, was wäre jetzt, auf was bin ich mehr stolz? Ich kann es jetzt nicht wirklich sagen, es ist, ja, zur Zeit, das ist jetzt einfach, das ganze Erlebnis mit Hawaii ist einfach jetzt viel näher und ich ziehe ja noch immer davon, ne? Das ist jetzt ein paar Wochen her, aber ich ziehe das immer noch aus Energie heraus,

ne?

[00:25:33] Also ich weiß noch ganz genau, jetzt die letzten 10 Kilometer, wo ich auf dem Highway oben gelaufen bin und die Sonne ist nicht runtergegangen in allen möglichen Formen und ich war eigentlich schon komplett an Zahnfleisch, ne? Ich habe nur mehr geschaut, dass ich das fertigbringe. Aber das war alles so wie weggewischt, weil ich einfach den Sonnenuntergang so genossen habe und so die Stimmung aufgesaugt habe, gell? Das ist einfach, also, ja, das sind so Erlebnisse, die kannst du jetzt nicht mit der Kamera oder mit dem Handy einfangen, die speicherst du dir einfach im Kopf ab und die holst du immer wieder her und, ja, wenn es dann mal schlecht geht, oder was, dann holst du die wieder her und dann fängst du plötzlich wieder Grinsen an und das finde ich einfach schön, ne? Das sind so Sachen, die haben einen Wert, die, ja, und ich denke, um das geht es dann eigentlich auch, solche Momente zu sammeln, im Leben, die ich immer wieder rausholte, irgendwann, wenn es dann mal nicht gut geht, ne?

[00:26:26] Aber man muss deswegen kein Eiland mehr machen. Wie gesagt, wenn ich in den Berg raufkomme und habe einen Sonnenuntergang, ja, das versuchst du dann auch, ja, abzuspeichern, herzuholen wieder und das Gefühl wieder aufzuschwingen, ne? Und deswegen macht man es ja die ganze Zeit. Man macht es ja nicht einmal, okay, jetzt habe ich das gemacht, jetzt habe ich es erledigt, brauche ich nicht mehr, ne? Nein, man wird ja ein bisschen süchtig danach, ne? Man will ja den nächsten Sonnenaufgang auch erleben und man weiß ja vom Vorher, oh, das war so schön, das mache ich nochmal, ne? Und es sind zwar komplett verschiedene Sachen, wenn du jetzt einen Ironman machst oder einen Hike and Fly, aber trotzdem ist es im Grunde, machst du ja etwas Ähnliches, ne? Auch wenn es komplett verschiedene Sachen sind.

[00:27:07] **Lucian Haas:** Sind denn, weil du sagst, komplett verschiedene Sachen, gibt es denn Sachen, wo du sagen würdest, da ist ein Triathlon in irgendeiner Weise vergleichbar auch mit Wettbewerbssituationen beim Gleitschirmfliegen? Also beispielsweise, ihr schwimmt beim Triathlon. Ist so ein Schwimmen mit 100 oder 150 oder 300 oder keine Ahnung, wie viele beim Ironman da wirklich teilnehmen. Ihr geht alle gleichzeitig ins Wasser, ihr kloppt euch da quasi durchs Wasser, es ist alles eng und sowas. Ist das sowas Ähnliches, wie in einem ganz engen Gaggle bei so einem Gleitschirmwettbewerb, wo man um seine Position kämpfen muss? Fühlt man sich da ähnlich bedrängt?

[00:27:42] **Stephan Stiegler:** Ja, ja, das ist schon, ich ertaue mir da jedes Mal wieder, ne? Also wenn du jetzt auch im Wasser bist oder was, dann schwimmst du, ich weiß nicht, wie viele hundert Meter, weil ein Kilometer immer mit dem gleichen Typ, neben dir und dann denkst du, jetzt muss ich den wirklich einmal niederbügeln, das geht nicht. Also nicht schauen, sondern vorbeischwimmen, meinst du? Und beim Rad ist auch wieder das Gleiche, beim Laufen, ne? Dann hast du wieder, einer fährt da wieder vorbei und dann musst du denken, ah, den packe ich jetzt noch, gell? Dann muss ich jetzt drüberfahren, das geht nicht, ne? Also da ertappst du dich schon ständig, immer wieder. Es sind schon Parallelen da, gleich wie beim Gleitschirmfliegen, wo du einfach denkst, jetzt muss ich mehr reindrücken da und schneller fliegen oder heran nochmal. Aber,

[00:28:19] ja, man hat ja gelernt mit, mit der Zeit erfahren und beim Ironman ist es ja eigentlich so, du musst dich ja die ganze Zeit mäßig, ne? Dass du deinen Leistungsbereich haltest, sonst wärst du nicht durchgekommen, wenn du überbesserst, ne? Brennst du zu viel Energie oder überhitztst und dann stehst du dann irgendwann, ne? Also du musst dich immer, immer mäßig im Endeffekt deine Leistungsdaten im Auge haben und einfach sagen, okay, ja, lass dich nicht zu sehr verleiten, wenn du jetzt an der Gruppe so weggruckst oder was und du mitzufahren mit aller, mit aller Gewalt, dann musst du dich immer wieder, ja, abwägen, ne? Kann ich das jetzt? Soll ich? Oder mach ich das nicht, ne? Aber man adaptiert sich dann immer wieder, wie du sagst, ne? Ja, man drückt trotzdem dann wieder ein bisschen drüber

[00:29:04] und dann kommt wieder die Mäßigung, ne? Also der Konkurrenzdenken ist, ist, ist immer da, immer da ein bisschen, ne? Also, ja. Aber trotzdem ist da sehr viel Kameradschaft da und jeder vergönnt, vergönnt den anderen seine Leistung und das ist ja das Nette, das Schöne, dass du nicht wirklich da gegeneinander kämpfst, sondern eigentlich miteinander das machst. Du kämpfst für dich selber natürlich, teilweise dann auch wieder gegen den anderen, ne? Aber die meisten kennst du ja nicht, wenn da zweieinhalbtausend Menschen um dich herum sind, ne? Da hast du halt selten einmal jemanden, den du kennst, ne? Wobei, ist mir jetzt auch schon passiert, beim Laufen, ne, kommt mein Zimmergenosse, den habe ich zuerst beim Radfahren zweimal gesehen, überholt und dann habe ich schon gewusst, okay, ich bin der bessere Radfahrer und dann habe ich schon gewusst, beim Laufen kommt er wieder daher, dann ist er

wieder vorbeigelaufen, dann haben wir wieder einen Radschuh gehabt und ich versuche mitzuhalten, solange es geht, aber das war wirklich, wirklich ein toll, wirklich ein Bär, ja.

[00:30:01] **Lucian Haas:** Dieses Konkurrenzdenken, was du da im Sport hast, zeigt sich das oder lebst du das in irgendeiner Weise auch beim Konstruieren von Gleitschirmen aus? Also misst du dich an Konkurrenten? Sagst, ich baue jetzt für AirDesign einen HW -Schirm, ich gucke mir alle anderen Konkurrenzen da auch an und ich will dann besser sein als die?

[00:30:21] **Stephan Stiegler:** Ähm, also grundsätzlich egal, ob es jetzt Konstruktionssport ist, ich denke mal, beim Sport speziell, es geht darum, dass ich meine Leistung bringe, also ich konkurriere nicht prinzipiell gegen jemand anderen, ich versuche meine beste Leistung, das was ich kann, zu bringen und dann hängt es natürlich ab, ob der andere besser ist oder schlechter ist als ich und das bezüglich ist dann, bin ich vorne oder nicht, also es ist sehr schwer, mehr zu bringen, als du selber leisten kannst. Ich glaube, das ist ja das Problem, wo viele dann scheitern im Sport, weil sie einfach versuchen, mehr zu geben, was sie können. Ich glaube, da gibt es nur eine kleine Handvoll, die dann wirklich den nächsten Prozent oder die Prozente dann mehr geben können und es noch funktioniert. Alle anderen scheitern meistens.

[00:31:07] Ich sage immer das typische Beispiel beim Skispringen. Erster Durchgang, zweiter Durchgang, erster Durchgang geht ganz gut, dann kommt das Interview zur Halbzeitpause und dann sagt er halt, ja, der Sprung war jetzt super und locker und beim zweiten gebe ich alles und noch mehr. Wir wissen, meistens geht es in die Hose und ganz wenige können eben da über den Dings drüber springen und bringen noch mehr. Und bei den Werbebewerben, ja, es ist halt so. Und ich gehe halt wirklich davon aus, okay, ich versuche, meine Leistung zu bringen. Ich weiß genau, was ich leisten kann und mehr kann ich dann eigentlich von mir aus nicht beeinflussen. Das hängt dann von den anderen ab. Punkt aus.

[00:31:45] **Lucian Haas:** Aber das ist jetzt im sportlichen Bereich. Meine Frage zielt darauf ab, wie du das beim Konstruieren dann machst. Also, wie da mit Konkurrenz ausgeht? Ich schaue

[00:31:55] **Stephan Stiegler:** hauptsächlich auf mich selber, ne? Also, im Endeffekt wird man ja von außen mehr verglichen, als ich selber jetzt wirklich mir mit der Konkurrenz vergleiche, ne? Also, ich versuche schon, meinen eigenen Weg zu gehen. Wenn es jetzt so ein typisches Beispiel war, ein Gleitschirm, der läuft jetzt 4, 5 Jahre, da ist die Zeit wieder, den zu erneuern und dann wissen wir eigentlich schon, okay, was wir versuchen zu verbessern und so weiter, ne? Also, der Ablauf ist eigentlich relativ logisch und ich muss mich da jetzt nicht großartig vergleichen, weil man weiß ja, wo man steht. Und ich glaube, die Vergleiche kommen eigentlich viel mehr von den Piloten selber, von außerhalb, die alles Mögliche vergleichen und dann schauen, wer handelt besser, wer gleitet besser und so weiter, ne? Also, ich bin da gar nicht so auf dem Standpunkt. Fliegst du denn andere

[00:32:36] **Lucian Haas:** Schirme? Mal zum Vergleich. Also, für dich einfach, wo stehen die so, dass du sagst, okay, jetzt nehme ich mir mal ein Ozone, ein Nova, ein Advance und ein Nivio Care und sag mal, okay, das sind vielleicht so meine Hauptkonkurrenten. Wie fliegen die so? Um so einen Eindruck zu bekommen.

[00:32:52] **Stephan Stiegler:** Im Hochleuchtenbereich ist das natürlich unumgänglich, dass man natürlich schaut, wo ist die Benchmark und dann vergleicht man einfach, weil so geht es hauptsächlich um die Leistung, ne? Also, ich kann da nicht von mir aus selber sagen, oh, der geht gut genug. Nein, da muss man schon reell vergleichen, um zu sagen, okay, da steht man, ne? Das ist klar. Aber normalerweise bei allen anderen Schirmen oder so mache ich das eigentlich relativ selten. Fast gar nicht eigentlich.

[00:33:14] **Lucian Haas:** Du baust nur einfach deine Schirme,

[00:33:16] **Stephan Stiegler:** von denen du sagst, da bin ich jetzt überzeugt von. Ich baue meine Schirme und davon bin ich überzeugt, dass die so sind, wie ich mir das jetzt vorstelle, ne? Und ich glaube, das funktioniert ganz gut, weil das Feedback von den Piloten ist eigentlich gut, wenn man so sagt. Und das Lustige ist auch, zwischen den Herstellern oder so, bei uns im Zillertal -Achensee, da ist jetzt Nova, Skywalker,

[00:33:39] Fee, also wir sind da, also da sind schon viele Hersteller um uns herum, ne? Wir haben da jetzt nicht so ein Konkurrenzdenken untereinander, ne? Wie man meinen möchte, ne? Also, da erzählt man mal halt, wie geht es dir? Und dann sagt man, na ja, ne? Und manchmal lässt man es nicht natürlich alles raus bei den neuen Schirmen, ne? Aber da ist es nicht so ein Konkurrenzdenken, wie man jetzt vermuten würde, ne? Oder dass der eine dem anderen das nicht gönnt, ne?

[00:34:02] **Lucian Haas:** Wie weit guckt man auch in andere Schirme rein? Also jetzt nicht nur, ich gehe mal fliegen, sondern für dich als Konstrukteur ist ja wahrscheinlich viel interessanter, was sind die Detaillösungen? Wie haben die vielleicht bestimmte Aufhängungssachen innerhalb des Schirmes gelöst oder sowas? Also kriegst du als Konstrukteur gewissermaßen sprichwörtlich in andere Schirme manchmal rein oder schneidest die sogar auf, um zu sagen, hey, das interessiert mich jetzt? Was haben die da nicht technisch gemacht oder so?

[00:34:27] **Stephan Stiegler:** Ja, du hast recht. Das ist das Ganze, die Magic passiert im Inneren vom Schirm mittlerweile, ne? Also das ist so viel Know-how, was mittlerweile im Schirminnen steckt mit den ganzen Spannungen, Bändern und Verteilungen und so. Also das ist wirklich so ein brutales Feintuning, was im Schirminnen passiert. Und man schaut schon auf gewisse andere Schirme dann auch, so Interesse halber. Ich sehe ja viel von meinen Ideen dann in andere Schirme zum Beispiel drin, ne? Rein schon optisch denke ich, ah, der hat jetzt da den gleichen Lösungsersatz verfolgt, wie ich das jetzt gemacht habe, ne? Oder man schaut dann zum Beispiel, ah, das ist ein interessantes Feature. Der hat jetzt vielleicht ganz was anderes gemacht, aber ich würde das jetzt ganz anders sehen, ne? Also manchmal sind das so Ideen -Online und manchmal sieht man auch, wie das von Hersteller zu Hersteller so die Runde geht, gewisse Sachen, ne?

[00:35:16] Ja, ich sage, es ist fast wie in der Form lines, teilweise, ne? Also ich kann schon machen, ja, das ist ein bisschen bescheiden, aber es gibt gewisse Konstrukteure, die schauen sehr genau auf andere und manche stellen sich dann wieder einen Trick und machen ihre eigene Sache. Also, ja, es ist ganz verschieden, sage ich mal. Aber ich tendiere jetzt eher, meine Linie zu verfolgen. Man beobachtet gewisse andere Sachen schon, aber ich lasse mich dann meistens nicht dazu verleiten, irgendwas voneinander zu kopieren, also um es jetzt direkt zu sagen.

[00:35:48] **Lucian Haas:** Gibt es irgendwelche Design-Elemente beziehungsweise innere Konstruktionselemente, oder was auch immer, wo du sagst, das ist Stiegler und das, damit habe ich quasi etwas geprägt, was ich jetzt in anderen Firmen genauso wieder finde, die das vielleicht von mir nachgebaut haben. Kopieren muss es ja nicht unbedingt sein, aber die sich davon haben inspirieren lassen, wo du sagst, damit habe ich quasi einen, ja, einen Stempel in die Konstruktionswelt gesetzt.

[00:36:17] **Stephan Stiegler:** Boah, da haben, boah, da, boah, das wäre jetzt die letzten zehn Jahre schon einige Sachen gewesen sein. Ich glaube, wir waren vielleicht die Ersten, die jetzt da angefangen haben, so mit der Susi, mehr oder weniger, so eigene High-Confly-Klasse zu generieren, von Gleitschirmen, die anfänglich dann überhaupt keine Zulassung gehabt haben und dann haben wir angefangen, die Schirme zu zulassen. Also wir waren dann die Ersten, die überhaupt auf so Mini-Wings, wenn man es so bezeichnen kann, eigentlich eine Zulassung drauf gemacht haben, die da mittlerweile jetzt fast schon in einen Bereich runtergehen, wo früher undenkbar war. Und ich denke, da wurden wir schon Vorreiter, jetzt von dem her. Und die ganzen Detaillösungen und so weiter,

[00:36:58] ja, also ganz spezifisch fällt mir jetzt nichts ein, aber man sieht dann schon immer wieder so Sachen, wo man dann von anderen Firmen sieht, ah, das schaut sehr vertraut aus, die hat, wie man jetzt ein Schanknuss macht oder wie man die Versteifungen setzt oder wo man die Wires hinmacht. Ich war ja damals bei UP schon einer der Ersten, der die Plastik-Wires in die Nase reingemacht hat, anstatt, ob die Meile aus, also da war ich ganz einer von den Ersten und man geht halt da seinen Weg und ja, manchmal muss man halt ein bisschen voraus sein und ein

[00:37:35] **Lucian Haas:** Risiko eingehen, ne. Ist dir das eingefallen, zu sagen, ich nehme jetzt so Rasentrimmerdraht und versteife das damit, damit? Oder hast du das woanders gesehen gehabt und gesagt, ich probiere das mal aus?

[00:37:47] **Stephan Stiegler:** Ich habe keine Ahnung, wo das hergekommen ist. Vermutlich habe ich es irgendwo anders gesehen und habe mir gedacht, oh, das könnte ich in die Nase einbauen. Also das war sicher schon mal da, dass es Schirme gegeben hat mit Nasen, Wires, aber keiner hat es wirklich in die Serie so irgendwie gemacht oder es war

irgendein alter Proto von irgendwem oder was und die haben wir dann vielleicht, ich kann es jetzt nicht mehr sagen, aber ich denke mal, ich wäre jetzt dann gesagt, komm, okay, ich mache das jetzt bei einem Serienschirm sehr viel mehr sehen. Also ich will das jetzt nicht behaupten, ich habe es erfunden, ne. Es hat damals ja sogar schon Patente, glaube ich, irgendwas gegeben oder Prototypen oder was. Ich weiß es ja auch bei früheren. Also manche Sachen sind ja gar nicht neu. Die hat es ja eigentlich vor 20, 30 Jahren schon gegeben. Sie waren halt technisch nicht reif und jetzt funktioniert das, weil die Zusammenhänge anders sind oder eben die Anforderungen anders sind oder man kann es jetzt wirklich ausarbeiten, dass es funktioniert, ne.

[00:38:39] Oder es hat es früher nicht gebraucht und jetzt braucht es es bei gewissen Sachen, ne. Also zum Beispiel die Winglets ist so ein typisches Beispiel. Bis jetzt hat es dann eigentlich nur Advance als Markenfeature mehr oder weniger gehabt und es wurde hingestellt, bringt es jetzt was, bringt es nichts und ich habe damals bei UP vor, im Jahr, ach, wie lang ist es, über 20 Jahre, ich habe gerade einen H-Schirm schon Winglets in der Mitte gehabt, ne und das wurde dann mehr oder weniger, ja, vielleicht nicht so ganz akzeptiert, ne, weil es jetzt ein bisschen so oft vom Mainstream war und mittlerweile jetzt hat Ozono mit angefangen und ja, jetzt ist das salonfähig, ne. Und das behebt ja dann wirklich ganz grundsätzlich ein Problem von in der Gleitschirmkonstruktion, dass wir einfach mit erhöhten Leistungen und der Dynamik einfach,

[00:39:24] beim Spiralverhalten einfach viel mehr Kontrolle reinbringen, ne. Und das bringt jetzt in alle

[00:39:32] Gleitschirmkategorien einen Benefit, ne, also man wird das viel öfter noch sehen, ne. Und früher hat man einfach halt drumherum konstruiert, um das dann halt zu verbessern, ne. Und die Zeit war damals nicht reif, ne, aber jetzt plötzlich, jetzt geht's und wir machen es alle, ne. Aber es ist nichts Neues, wollte ich sagen, das hat es immer schon gegeben, im Endeffekt, ne. Nur jemand muss dann auf, greifen, salonfähig machen und plötzlich ist das dann was komplett Neues, obwohl es nicht neu ist, aber jeder macht's dann nicht.

[00:40:01] **Lucian Haas:** Aber gerade bei den Winglets, da habe ich mich gefragt, ich meine, Advance hat er das schon jetzt 20 Jahre oder noch länger, wahrscheinlich, ich glaube, wir haben das von Anfang an fast gehabt.

[00:40:11] Vermeidet man als Konstrukteur dann auch eine Weile ein solches Feature, weil man sagt, ich werde dann nur als Kopist von Advance angesehen, also konstruiere ich deshalb drumrum und dann kommt irgendwann Ozone als große Marke und sagt, nö, wir trauen uns das jetzt, wir haben jetzt halt den ersten Motorschirm und dann den ersten A-Schirm oder sonst was damit und dann heißt es plötzlich, okay, es wird salonfähig, wir können's doch machen und werden dann, gelten dann nicht mehr als die Kopisten von Advance, sondern es ist jetzt einfach ein Feature und vielleicht, wir können's, setzen das sogar noch besser ein als Advance, weil wir haben's jetzt ein bisschen besser durchdacht, wo man sie am besten platziert und nicht einfach nur auf den Außenflügel. So wird's wohl sein, ja.

[00:40:50] **Stephan Stiegler:** Ja, das ist sicher so, ne. Also, manche haben da weniger Schieniererei, dass halt gewisse Sachen einfach schamlos übernommen werden, ne, und dann selber mit einer neuen Abkürzung quasi Werbung gemacht wird drüber. Ja, also Winglets ist sicherlich so eine typische Sache, ne, wo es einfach wirklich das Feature von Advance war und das sicherlich die viele Firmen das jetzt vielleicht deswegen nicht gemacht haben, um eben nicht als Nachahmer zu gelten, wie du sagst, ne. Und, ja, Ozone hat das jetzt halt wirklich für alles salonfähig gemacht, ne.

[00:41:24] Aber es sind ja so andere Sachen auch, ne, wie die Sharknose zum Beispiel, die auch Ozone als erster eingesetzt hat, ist mittlerweile auch bei allen Schirmen drin, ne. Es gibt viele eigentlich so Sachen, ne.

[00:41:37] **Lucian Haas:** Wenn du so Schirme konstruierst, wann entscheidest du, der Schirm ist jetzt fertig? Was macht das aus? Im Grunde, man könnte ja ewig weiter konstruieren wahrscheinlich und sagen, ich kann immer noch was rausholen und immer noch was verbessern. Nach welchem, ja, wie geht man da vor, um zu sagen, dieser Schirm ist jetzt für mich fertig?

[00:41:56] **Stephan Stiegler:** Ja, da hast du recht. Also eigentlich könnte man nie aufhören, einen Schirm zu verbessern, ne. Aber man muss irgendwann einmal einen Punkt machen.

[00:42:03] Nein, man hat ja ein gewisses Anforderungsprofil, was der neue Schirm besser machen kann oder das neue Produkt. Und dann arbeitet man hin, man arbeitet es sozusagen ab und viele Sachen sind dann oft, macht man so ein

Kompromiss, ne, dass man sagt, okay, ich könnte es jetzt zwar besser machen, aber dann hat diese Änderung wieder einen Einfluss auf ein anderes Flugverhalten, was jetzt wieder nicht so gut ist. Also man tariert es dann schon mehr oder weniger so aus, dass man dann ein Paket schnürt, das im Ganzen dann gut funktioniert, ne. Also man wird ganz selten einmal an die 100 % sein von allem, was man jetzt eigentlich machen will, ne. Natürlich geht immer noch irgendwas, ne. Aber man arbeitet dann halt das ab, also die Basics dann mit der Sicherheit und so weiter und das Flugverhalten und was noch dazukommt, wir müssen ja dann auch praktisch

[00:42:55] noch einen, obendrauf setzen, ne, bei jedem Schirm sozusagen. Also wir erfüllen ja dann eigentlich nicht die Zulassung, die noch oben nur, sondern wir müssen dann bei Anschrmen oder so, müssen wir wirklich dann, ja, Manöver für Tammis machen, wo wir wirklich dann Fehlverhalten von Piloten sogar simulieren, um dann zu schauen, okay, passt der Schirm jetzt noch, würde er das selber noch mal abfangen, wo ist jetzt der grüne Bereich, wie viel kann er dem Schirm jetzt überhaupt zumuten, praktisch, gell. Oder wirklich so ganz stabile Sachen, gleich nach dem Start, was passiert jetzt mit dem Schirm, wenn der mit den Bremsen in der Hand unterm Gutschein das Brett noch vorschiebt und so Zeug, ne. Also das sind dann wirklich so ganz banale Sachen, wo dann wirklich zusätzlich natürlich die ganzen Entwicklungsarbeiten dazukommen, ne. Und da muss man halt wirklich ganz ganz penibel drauf schauen und dass das funktioniert.

[00:43:44] Ja, wann ist ein Schirm fertig? Also ich sag, wenn man das dann alles irgendwie so durchgearbeitet hat und dann sagt, okay, es funktioniert jetzt eigentlich alles, dann ist das schon mal eigentlich fertig. Und ja, dann geht man zur Zulassung.

[00:43:57] **Lucian Haas:** Und dann kriegt man die Zulassung, dann ist der Schirm zwei Jahre auf dem Markt und dann kommt irgendwann der Marketingchef an und sagt, wir verkaufen nicht mehr so viel davon, wir brauchen einen neuen und dann geht's los. Oder wie arbeitest du in solchen Zyklen?

[00:44:09] **Stephan Stiegler:** Nein, das geht ein bisschen anders bei uns, weil wenn mir das Marketing sagt, wir brauchen einen neuen Schirm, dann müsste ich eigentlich schon seit einem Jahr dran arbeiten, ne. Dann ist es viel zu spät. Also ich hab schon im Kopf die ganze Produktlinie, ich weiß, wie lange das schon läuft und wann ich anfangen muss, den Nachfolger zu bauen, mehr oder weniger. Die Entwicklung dauert ja durchschnittlich, kann man mal sagen, ein Jahr pro Schirm. Bei manchen Schirmen dauert es sogar länger und bei manchen Schirmen geht's manchmal auch schneller, ne. Das ist jetzt schwer abzuschätzen, ne. Aber die Sache ist, ich arbeite ja nicht an meinem Schirm, sondern meistens an drei bis vier Projekten gleichzeitig, die immer so ineinander greifen, ne.

[00:44:54] Und es wird immer jede Innovation von meinem Schirm oft in ein anderes Projekt dann quasi mitgenommen oder wieder einfließen lassen und dann verbessert das ja wieder, das springt zwischen die Projekte alles irgendwie und her, die ganze Entwicklung, ne. Also man kann sich nicht sagen, okay, jetzt entwickelt man einen Zwo -Liner -Schirm oder einen Drei -Liner Hochleuchter und dann kommt da ein Schirm und es ist dann oft so, dass quasi die Erfahrung, die man gemacht hat bei einem Drei -Liner oder einem Zwo -Liner zum Beispiel, ne, das läuft dann auch sogar in ein A -Schirm rein, ne. Also zum Beispiel das Winglet -Design ist so eine typische Geschichte, das läuft jetzt wirklich in alles mit rein, ne. Und dann weißt du eigentlich schon, okay, ich kann das nächste Projekt mit dem Feature zum Beispiel, wenn ich das optimiere, dann kann ich die anderen Sachen wieder anders auslegen und optimieren und das bringt mir im Gesamten schon wieder was, ne.

[00:45:46] Also jetzt, und umgedreht ist es auch so, wir haben teilweise sogar ja, irgendwelche was wir in der Entwicklung rausgearbeitet haben, bei einem A -Schirm haben wir einen Hochleuchter übernommen, hat so funktioniert, ne. Da geht es dann wirklich um Spannungsabwicklungen, ne, vom Ballooning. Das ist ja ein Riesenthema im Gleitschirm, weil der Schirm bläst sich ja auf und es gibt brutal viele Einflüsse, die das dann beeinflussen, das Ballooning. Und eben durchs Ballooning kannst du auch sehr viel vom Schirmcharakter und vom Performance und eben Flugreigenschaften quasi steuern, ne. Und solche Sachen haben wir sogar vom A -Schirm in den Hochleuchter übernommen, ne. Und das hat auch genau gleich funktioniert. Also jetzt nicht gleich im Sinne 1 zu 1, aber von der Idee her, ne, wie man das neu abwickelt oder das neu

[00:46:36] aufsetzt im Endeffekt, ne. Und da entwickelt sich das alles weiter, ne. Und das ist ja dann nicht nur die Entwicklung selber, sondern auch die Software entwickelt sich dementsprechend dann mit, um eben neue Sachen dann

wieder

[00:46:49] anzupassen, adaptieren. Das heißt, wenn ich jetzt den gleichen Schirm, den ich vor vier, fünf Jahren mit der Software quasi aufgebaut habe, jetzt mit den neuen, letzten Updates wieder abwickeln oder aufbauen würde, dann würde da schon wieder ein neuer Schirm rauskommen. Im Endeffekt. Ohne jetzt die Parameter zu ändern, aber wirklich rein von der Know-how, was du in der Software jetzt drinsteckst, wäre das schon wieder ein neuer Schirm, zum Beispiel, ne. Also so geht das alles von einem in den anderen und von anderen in einen und das fließt alles kreuz und quer und überall hin, ne.

[00:47:20] **Lucian Haas:** Nun ist ja jedes Detail, was du einem Schirm veränderst, verändert ja auf gewisse Weise den ganzen Schirm. Ja, auch wenn du jetzt sagst, ich mache ein Winglet da rein, okay, das Steilschalenverhalten wird anders, aber irgendwie beeinflusst das ja auch andere Sachen. Oder wenn du sagst, ich habe früher um das Winglet quasi herumkonstruiert, ich wollte kein Winglet haben, also musste ich den Schirm ein bisschen anders konstruieren, dass er trotzdem gut aus der Steilschale rauskommt. Dann ist ja jedes neue Element, was du reinbringst, bringt dir ja vielleicht auch neue Freiheiten auf einer anderen Seite. Wenn jetzt du sagst, die Winglets kommen jetzt in alle Schirme quasi rein, in alle Klassen. Welche Freiheiten gewinnst du dadurch, wenn du sagst, okay, ich muss keine, ich muss da nicht mehr drumherum konstruieren, damit der gut aus der Steilschale rauskommt.

[00:48:05] Also an welchen anderen Stellen werden die Schirme dadurch dann vielleicht in Anführungszeichen besser?

[00:48:11] **Stephan Stiegler:** Ich kann die Schirme sicherlich jetzt nochmal eine Spur stabiler bauen und steifen in gewisse Bereiche, wo wir vorher einfach versucht haben gezielt, ich glaube Schwachstellen ist jetzt das falsche Wort, aber man hat verschiedene flexible Bereiche im Profil definiert, um bei gewissen Manövern dann einfach da eine Deformation zu erreichen. Das heißt jetzt nicht, dass der Schirm instabil oder sonst was ist, aber das ist halt dann schon kontrolliert, dass er dann halt in der Spirale dann ab einem gewissen Geforce dann eigentlich zusammenschiebt und dadurch dann ausleitet. Das war so eine gängige Sache, um das Problem zu beheben. Wenn das jetzt das Winglet macht, dann kann ich das von Haus aus stabiler machen, bringt dann mehr Vorteile im Vollgasflug, weil ich einfach dann eine solidere, eine steifere Kappe habe und kann mich auf andere Aspekte dann wieder konzentrieren.

[00:49:00] **Lucian Haas:** Wie viel macht dann an so Leistungsgewinnen und sowas dann zum Beispiel so ein Winglet, wo man sagt, die haben wir jetzt drauf, aber das bringt dann letzten Endes Leistung auch dadurch, dass du diese anderen Parameter des Schirmes ein bisschen anders auslegen kannst?

[00:49:15] **Stephan Stiegler:** Ich sage Leistung ist ja jetzt, das was man jetzt misst rein vom Gleiten her, ist ja eigentlich nur ein Teil der Leistung. Ich sage immer, es gibt die praktische Leistung, wie fliegt der Schirm, wie neutral ist er, stellt er an oder was oder nimmt die Kühnigkeit weg, die Duvalenz, und so weiter, oder geht er mehr auf Zug, und so weiter, wie er austariert, das hat dann einen ziemlich großen Einfluss auf die praktische Leistung, wenn Du in bewegter Luft fliegst, oder wie nimmt er mit, wie steigt er mit, oder und so weiter. Es Winglet, ja grundsätzlich haben wir jetzt die Frage selber gestellt, kostet es Leistung oder bringt es Leistung? Also praktisch gesehen, ja, hat das positive Effekte, weil der Schirm vielleicht auch weniger holt, speziell im Gas, das heißt, jedes Rollen verlierst Du, dann wieder Höhe, also je spurtreuer der Schirm im Gas ist, also es ist praktisch, dann wieder ein Benefit, und

[00:50:06] grundsätzlich haben wir uns gedacht, okay, wenn Du jetzt so einen riesen Winglet auf den Schirm drauf klatscht, ist das wieder Widerstand, müsste eigentlich Leistung kosten, also haben wir mal den Versuch gemacht, auf einer Seite haben wir es raufgemacht, auf der anderen Seite nicht, und es war dann tatsächlich so, dass die Seite mit dem Winglet sogar besser geflogen ist, also was ist jetzt da los, also rein logischerweise.

[00:50:27] **Lucian Haas:** Wie zeigt sich, dass die besser fliegt? Der dreht

[00:50:30] **Stephan Stiegler:** dann, oder? Der dreht dann auf die andere Seite, ne? Okay. Also die bessere Seite überholt die andere, zieht dann in die Richtung, ne? Das ist so, das ist generell so, viele Sachen, wenn wir am Schirm was ändern, machen wir oft nur einseitig, um den Effekt zu sehen, was macht der im Vergleich zu der anderen Seite, ne? Manchmal ist das brutal schwer herauszufinden, was bringt das? Weil es ist so eine brutale Gefühlssache, und die Änderungen machen wir so minimal, um wirklich zu schauen, okay, und dann schauen wir einfach, machen wir es auf einer Seite, und dann sieht man schon, okay, zieht er auf der Seite, oder droht die Seite jetzt weniger oder mehr als die andere, ne?

Und beim Winglet dann das ausprobiert, und dann fragst du halt einfach, ja, was passiert da jetzt eigentlich, wieso geht die Seite jetzt plötzlich besser als die andere, ne? Und warum?

[00:51:17] Ja, so ganz genau weiß man das jetzt vielleicht nicht, aber es könnte durchaus sein, dass die Seite jetzt mehr Auftritt macht, weil da auch was draufsteht, und das quasi dann im Endeffekt in der Summe aller Eigenschaften dann quasi ähm ja, dadurch, dass es ein bisschen mehr Auftritt ist, normalerweise auch Widerstand, aber in dem Sinne bringt der verbesserte Auftritt mehr Leistung, ne? So wäre jetzt eine Theorie, ne? Also ganz genau wissen wir es jetzt auch noch nicht, aber wir werden es rausfinden, ne?

[00:51:43] **Lucian Haas:** Aber könnte es dann nicht auch sein, okay, wenn ich dieses Winglet nicht an diese Stelle hinsetze, wo ich es gerade hingesetzt habe, sondern ich setze es 30 Zentimeter mehr zur Schirmmitte hin, sodass es dann vielleicht die Randwirbel ein bisschen anders beeinflusst, oder was auch immer die was da auch an Ausgleichsströmung teilweise sind, könnte es dann auch schon mal sein, dass du sagst, an der Stelle bringt es was, und 30 Zentimeter daneben habe ich eher einen negativen Effekt. Mit demselben Winglet.

[00:52:08] **Stephan Stiegler:** Da sind wir ja erst am Anfang, sage ich mal, von dem ganzen Sachen. Also wo man das dann hinstellt, das Winglet, in welcher Größe, in welcher Position, Spannweitenmäßig oder vorne, hinten, also wir haben da sehr viel ausprobiert, wo man das hinplatziert, und man sieht die Effekte jedes Mal, was es macht. Wie du sagst, das könnte jetzt auch von der Auftriebsverteilung einen Einfluss haben, dass es einfach wirklich die Randwirbel dann quasi nach außen nicht abblockt, und so weiter. Und das dann einen Leistungsaspekt bringt. Also zur Zeit sind das alles nur Vermutungen. Wir haben auch Windfähnchen draufgeklebt und alles. Es ist alles nicht so offensichtlich.

[00:52:43] Aber ich sage immer, ich bin ein Praktiker, und ich versuche das alles praktisch mir zu erklären und auszutesten, damit ich das auch verstehe. Und wenn ich es schaffe, das zu verstehen, dann kann ich es auch nutzen, um das dann weiter zu entwickeln. Aber wie gesagt, es gibt noch so viele Ideen, wie man die Winkel jetzt einsetzen kann. Es ist ja nicht nur, dass man da die Position, man kann ja den Winkel selber auch noch modifizieren und so weiter. Also es gibt unendliche Möglichkeiten, wie man das Winkel jetzt einsetzt.

[00:53:17] **Lucian Haas:** Nun gibt es ja, wenn man sich so guckt, die unterschiedlichen Gleitschirmfirmen und Konstrukteure. Jeder hat so ein bisschen seinen eigenen Ansatz und auch ein bisschen von, wie sagen wir mal, die Produktionskette so einen eigenen Ansatz. Es gibt welche, habe ich so zumindest den Eindruck, gibt es beispielsweise Nova oder BGD, die dann auch viel simulieren, also mit Simulationssoftware arbeiten, um wirklich vorneweg zu sagen, wir machen aerodynamische Simulationen, wie verhält sich der Schirm, was macht vielleicht so ein Winglet, an welcher Stelle positioniert man es und ganz viel ihrer Konstruktion dann auch auf Basis von dieser Vorab -Simulation machen. Machst du sowas auch oder sagst du, nein, ich bin der Praktiker, ich denke mir sowas aus, ich habe so ein Bild im Kopf, was das machen soll, dann lasse ich ein Proto kommen und klebe auf der einen Seite das Öhrchen ab oder das Winglet ab, auf der anderen Seite nicht und dann schaue ich mal.

[00:54:09] **Stephan Stiegler:** Naja, die CFD, die bringt schon schöne Bilder fürs Marketing, sagen wir mal so

[00:54:15] und nein, ich habe das auch mal probiert zu simulieren, also es ist ja mal zeitlich ein riesen Aufwand und das steht, das ist schon die Frage, steht das dafür? Ziehe ich da so viel Information raus, die ich nutzen kann für CFD -Simulation?

[00:54:32] Schwierig. Ob es dann ein Stimmfall ist, ich sage dir, die Qualität der Simulation hängt ja auch davon ab, wie gut deine Taten sind, die du reinbringst. Typisches Beispiel ist jetzt eine Formel 1, wie viel simulieren die und dann haben sie das beste Auto und dann gehen sie auf die Rennstrecke und nichts funktioniert und die haben jetzt im Endeffekt wenig flexible Sachen drauf, außer vielleicht vorne die Spoiler oder irgendwas, was daran verbirgt und dann gleichzeitig ist es ein komplett flexibles Konstrukt, also da was abzuleiten, ist sehr schwer. Ich sehe es dann eher so als Entscheidungshilfe, wenn ich zwischen zwei

[00:55:11] Lösungsansätzen bin oder was und ich brauche Entscheidungshilfe, was würde jetzt was bringen oder mir ein Problem lösen und dann eine Simulation zeigt mir dann halt, versucht mir dann ein Verständnis zu geben, was da passiert und das sind für mich mehr so Entscheidungshilfen. Im Endeffekt bin ich dann schon mehr der Praktiker, der dann in der Realität schaut, okay, was funktioniert oder was kann ich dann in die Konstruktion wieder zurückleiten, weil

im Endeffekt, je besser die Konstruktion ist oder je näher die Konstruktion an der Realität ist, wenn das wirklich so eins zu eins ist, übertragbar, dann ist es auch viel besser zu übertragen und ich kann jede Änderung dann wieder besser in die Praxis und wieder zurück ins Design übertragen, weil das ist ja die ganze Zeit, was so passiert.

[00:55:58] Du konstruierst was, kriegst den Prototypen und dann änderst du was und du musst es dann jedes Mal ins Design wieder transferieren, um den nächsten Prototypen dann wieder in die Realität zu transferieren. Das ist immer ständiges hin und her transferieren. Das heißt, wenn du deine Basis gut designst hast, dann hast du eine gute Basis für die Realität, wo du dann wieder weiterentwickeln kannst und du kannst dann auch bessere Schlüsse draus ziehen, wenn du jetzt eine Änderung machst, wie sich die Änderung dann quasi, was es verändert oder in welche Richtung es geht. Aber es gibt dann Design, diese komplett gegenläufig Verhalten. Du machst eine Änderung, die eigentlich

[00:56:41] voraus... Also du denkst, okay, jetzt mache ich die Änderung, das sollte das Resultat werden, weil wir haben das eigentlich die letzten 30 Jahre immer so gemacht. Das Resultat ist schon 100 % anders. Das macht genau das Gegenteil. Du denkst, was ist da jetzt zur Scheiße wieder das? Warum macht er das? Und das ist das Langwierige bei der Gleitschirmentwicklung, herauszufinden, wieso macht der Gleitschirm das? Oder wieso macht der Änderung das? Oder wieso hat er das Problem und wie soll er das lösen? Also 90 % der Zeit in der Entwicklung lösen wir nur Probleme oder versuchen Lösungsansätze zu finden, um irgendwas zu lösen, damit das dann funktioniert.

[00:57:19] **Lucian Haas:** Ärgert dich so etwas, wenn so ein Schirm dann sich ganz anders verhält, als du erwartet hast? Oder ist das etwas, wo was dich gerade reizt? Wo du sagst, hey, jetzt ist mal wieder ein Problem da, was ich lösen kann. User Difficulty, du musst hier irgendwie jetzt rausfinden, warum hat das Scheißding diesmal genau das nicht gemacht, was ich gedacht habe? Und das einfach zu sagen, okay, das Leben stellt mir eine neue Herausforderung.

[00:57:41] **Stephan Stiegler:** Ja, das kann jetzt so oder so sein. Ich sage mal, wenn du jetzt ein Standarddesign baust und das nicht funktioniert, dann ist es super nervig. Weil du dann wieder von der Konstruktion wieder ein paar Schritte zurückgehen musst um zu suchen, okay, was ist da jetzt passiert? Supernervig. Andererseits, wenn du jetzt mal was Experimentelles wieder baust oder mal ins Blaue mal einen Versuch irgendwas machst, wo du jetzt nicht so große Erwartungen hast und da kommt dann so ein Ding, das ist eher dann ein Herausforderer und dann denkst du dir dann, aha, interessant, das hat jetzt da die Auswirkungen und dann machen wir es genau umgekehrt, mehr oder weniger. Aber es ist nicht gesagt, dass da oben kein Schluss genauso funktioniert.

[00:58:22] **Lucian Haas:** Wie häufig passiert es eigentlich, das habe ich mich schon mal gefragt, du konstruierst etwas, hast einen Prototypen, testest den durch, sagst, ah, ich muss Änderungen XY machen, vom Bauchgefühl oder was auch immer, lässt einen neuen Prototypen, aber jeder Prototyp ist ja auch ein handgefertigtes Produkt. Also könnte ja auch sein, dass in dem verbesserten neuen Prototypen an irgendeiner Stelle vielleicht ein Fehler eingenäht ist, den du gar nicht bemerkst. Also wie häufig kommt sowas vor, dass du vielleicht was verbesserst, aber im Grunde du die Verbesserung gar nicht spüren kannst, weil der Prototyp als solcher schlechter ist, weil er vielleicht ein bisschen anders genäht ist als der andere, von den Spannungsverhältnissen oder sonst irgendwas.

[00:59:05] **Stephan Stiegler:** Das ist in den letzten 10, 11 Jahren nicht passiert. Also wir haben da eine supergute Produktion, die sehr akkurat arbeitet und wir arbeiten da sehr gut zusammen. Also das habe ich jetzt eigentlich die letzten 10 Jahre nicht mehr gehabt. Also die sind wirklich sehr verlässlich, die Schirme. Prüfst du dann trotzdem

[00:59:22] **Lucian Haas:** die Protos immer nach, wenn die zu euch kommen? Wird da jeder ganz genau nachvermessen? Oder sagst du einfach, da ist ein Proto, ich vertraue denen, ich gehe damit jetzt am Berg, ich ziehe den auf, sehe, der steht, also kann ich auch damit fliegen gehen?

[00:59:33] **Stephan Stiegler:** Also erstens in der Produktion selber wird ja schon kontrolliert. Da kriege ich die ganzen Checksheets auch mit. Egal ob das ein Ehrenschirm ist oder ein Prototyp, die haben die gleichen Checksheets, wo gewisse Sachen einfach werden vermessen in der Produktion schon im Produktionsablauf werden schon Sachen immer kontrolliert und so weiter. Und wenn ich den Schirm dann kriege, dann wird der Stich probenmäßig nochmal geschaut und schlussendlich wenn der Schirm dann, also wenn irgendwas auffällig ist im Flugverhalten, dann wird sowieso geschaut. Das ist eh klar. Dann wird angefangen, Kante, Hinterkante, Innendeteile, die Leinen zu vermessen und so weiter und so fort. Also meistens sind es die Leinen,

[01:00:14] aber normalerweise ist da nichts und wenn der Schirm zur Zulassung geht, fertig ist, dann wird der sowieso auch nochmal vermessen, um den Stand festzuhalten alles. Weil der Schirm wird dann eingelagert als Referenzmodell bei der Zulassungsding, also ich kann dann auch nicht mehr nachschauen im Nachträglich. Außer ich sage dann, bitte nochmal rausnehmen und ich will etwas nachschauen, aber das wäre viel zu mühsam. Das heißt, bevor der Schirm dann weggeht, wird er wirklich nochmal ganz penibel kommentiert, vermessen

[01:00:39] und festgehalten, um sicherzugehen, dass alle Serienschirme dann so sind wie der Prototyp, also der Zulassungsschirm. Deswegen heißt das ja Musterzulassung. Ein Muster wird zugelassen und alle Serienschirme sollten dann gleich sein wie der.

[01:00:52] **Lucian Haas:** Wenn du konstruierst von diesen verschiedensten Schirmklassen, gibt es eine sowas wie eine Lieblingsklasse für dich, wo du sagst, die wirklich Leistungsschirme, das ist das Herausfordernde oder das Reizvolle oder kann es auch sein, dass du sagst, eigentlich der ENA macht fast mehr Spaß, weil da kann ich noch mehr austoben oder was auch immer.

[01:01:12] **Stephan Stiegler:** Also drehen wir es einmal um, es gibt so Hassschirme.

[01:01:16] Hassschirme? Was ist ein Hassschirm für dich? Nicht Hassschirme, aber die sind relativ rumpelig, sagen wir mal so. Das ist so der Klassiker, das ist ein Tandem, weil das einfach sehr aufwendig ist, weil du immer zwei Leute brauchst zum Fliegen. Du hast schon die doppelte Manpower, die da reingeht und die doppelte Kraft und die Manöver, da musst du natürlich viel mehr Sicherheit

[01:01:43] vorsehen, dass du über Wasser testest und so weiter. Und die Manöver, die Testerei ist eigentlich nicht lustig mehr, du bist einfach dann körperlich komplett fertig nach zwei, drei Testflügen, weil es so viel Kraft erfordert und Ding jetzt, auch wenn es nicht schlimm ist, aber es ist einfach so brutal anstrengend und keiner mag es wirklich. Testest du alle Schirme von euch auch? Ja. Okay. Und ich sage, schön mit dir, was ich gerne mache, das sind vielleicht schon eher so Spezialschirme, weil es dann eigentlich geht, mehr so mit dem Spaßfaktor geht und manchmal schaut man dann, okay, was geht jetzt noch wirklich. Also Susi ist schon ganz lustig, weil die wirklich von der Sicherheit ja eh einfach sind,

[01:02:29] wie ein Arschschirm zum Beispiel, aber man ladet halt aus, was jetzt nach oben hingeht von der Zuladung. Also das sind im Endeffekt Schirme, die teilweise 50 Kilogramm überladen sind zu der Sollast. Und die funktionieren aber immer noch. Und dann halt mit einer Geschwindigkeit, das ist abartig, also mit einer kleinsten Größe, Vollgas, eindruckst und der geht dann einen 70er und du weißt, dann sollst du den auch runterziehen, ist dann vielleicht nicht mehr so lustig.

[01:02:55] Machst du es? Ja, ja, machen wir schon. Und es passiert dann, also es geht dann so schlagartig, also ein Klopfer passiert dann ein Punktteil von der Sekunde, es passiert nichts, aber es ist halt wirklich so so energetisch, so, da hast du dann schon immer so einen Aha -Moment, Aha, ja, funktioniert nicht, aber es geht so schnell, du könntest gar nicht mehr eingreifen. So schnell passiert das gar nicht. Und das macht schon Spaß, weil die Dinger einfach so fetzig sind und vom Fliegen her wirklich so viel Spaß machen.

[01:03:28] **Lucian Haas:** Wie kommt man eigentlich auf die Idee, so ein Design wie das Loco, also eine Susi als Zweiliner zu bauen?

[01:03:35] **Stephan Stiegler:** Ja, die Idee war eigentlich, wir haben ja da den C -Schirm im Holz als Zweiliner, Zweiliner zu lassen und die Susi, glaube ich, war damals auch nicht im Designprozess, sagen wir mal so. Und dann habe ich mir gedacht,

[01:03:51] könnte jetzt nicht eine Zweiliner -Susi machen? Und dann habe ich gesagt, das probiere ich jetzt einfach mal aus, ob das funktioniert. Weil im Endeffekt, ja, schauen wir mal, Interesse habe ich, was rauskommt. Und das hat dann eigentlich auf Anhieb recht gut funktioniert. Und dann die Frage war dann, braucht das irgendjemand? Nein, eigentlich nicht. Nein, eigentlich nicht. Was ist der Schirm jetzt da? Aber wir haben den trotzdem

[01:04:16] **Lucian Haas:** auf den Markt gebracht. Ja,

[01:04:18] **Stephan Stiegler:** weil wir gesagt haben, okay, wir machen das jetzt, weil wir können. Und die Zielsetzung war dann schon, um den schnellsten Schirm zu bauen, den mit Zulassung, also der geht ja wirklich. Deswegen sind wir dann nochmal sogar eine Größe kleiner gegangen, auf einen 16er statt einen 18er. Und dann haben wir wirklich geschaut, okay, ist sowas zulassbar? Und dann haben wir gesagt, ja, das ist zulassbar, das geht, also dann machen wir es einfach. Aber wir haben uns gedacht, wir haben uns wirklich selber lange die Frage gestellt, für was ist der Schirm gut? Und im Endeffekt deckst du ja alles andere eigentlich schon ab mit der Susi und so weiter. Aber für was baue ich jetzt den Schirm? Aber ich nehme jetzt selber, in Loco nehme ich selber zum Hike und Fly her. Also ich nehme eigentlich her statt der Susi. Das ist interessant, wenn ich einfach nochmal mehr Geschwindigkeit habe und das Kleid nochmal eins drüber steht, das ist einfach, es ist zwar ein bisschen schwerer,

[01:05:07] das ist halt immer der Kompromiss, aber mir taugt das fast noch ein bisschen mehr als die Susi. Ja, und wir haben es dann halt einfach wirklich die Sache, wo, scheiße, wir machen das jetzt einfach, weil wir es machen können. Also wirklich nur eine Größe und schauen, wo es geht, von der Top -Geschwindigkeit und das ist möglich, wir machen das jetzt einfach.

[01:05:26] **Lucian Haas:** Streichelt sowas auch das Ego eines Konstrukteurs, zu sagen, ich habe jetzt den schnellsten zugelassenen Schirm?

[01:05:36] **Stephan Stiegler:** Ich glaube, es geht gar nicht darum, was das Schnellste wird, aber ich glaube, es ist eher was zu machen, was eigentlich kein anderer jetzt gemacht hat.

[01:05:45] Ja, man macht einfach Sachen, die vielleicht andere sich jetzt gesagt, gar nicht drüber nachgedacht haben. Also ein bisschen außerhalb von der Box zu denken. Wir machen einfach mal ganz was anderes.

[01:05:57] **Lucian Haas:** Wird der Loco denn überhaupt gekauft? Weil du sagst, braucht den jemand eigentlich nicht? Also gibt es viele Leute, die sagen, ich brauche den Schirm nicht, aber ich kaufe ihn trotzdem?

[01:06:06] **Stephan Stiegler:** Ja, ja, doch, doch. Also es ist jetzt nicht der Mega -Verkauf -Seller, aber er wird schon gut gekauft eigentlich. Und er hat schon seine Vorteile, aufgrund von der Stabilität und der Geschwindigkeit. Also viele nehmen ihn jetzt her, zum Dünnen so an und so. Oder ich nehme ihn jetzt zum Hike -and -Fly her.

[01:06:25] **Lucian Haas:** Dieses Mindset, zu sagen, okay, wir machen es auch, weil wir es können. War das auch etwas, warum du mit dem Volt 4 auch gesagt hast, ich weiß, ich kann einen ENC -Zweileiner bauen, dann baue ich jetzt halt einfach den ersten, der da auf den Markt kommt?

[01:06:41] **Stephan Stiegler:** Ja, beim Volt war das schon ein bisschen anders. Aber ich glaube, das ist eine grundsätzliche Einstellung von E -Design. Wo wir angefangen haben und wieso der Martin und ich eigentlich die Firma gemacht haben. Weil wir einfach gesehen haben, bei der Firma, wo wir vorher gearbeitet haben, wo wir halt ein bisschen eingefahren sind. Man hat nicht mehr so viel bewegen können. Und das war alles so 0815. Und man hat aber so viel mehr Ideen gehabt. Aber man hat sich nicht mehr umsetzen können. Und deswegen haben wir eigentlich die eigene Firma gemacht. Und deswegen glaube ich, funktioniert E -Design ja recht gut, weil wir schon ein bisschen außerhalb vom Standard, von der Box denken und einfach Sachen machen. Wo andere gar nicht drüber nachdenken. Oder sagen, ist das erst rentabel? Oder macht das Sinn?

[01:07:23] Und wir sagen einfach, ja, okay. Aber es funktioniert halt. Und ich sage, wir haben halt Sachen gemacht, die wir einfach gleich vom Anfang an für uns selber gebaut haben. So die Susi habe ich am Anfang für mich selber gebaut, weil ich wollte etwas Kleines, Leichtes, was wir gut geleitet haben. Und nicht irgendwas, wo ich nur schnell runterfliege. Das haben wir ja dann auch gemacht mit dem Ronin und dem Ufo. Aber die Susi war, das war eigentlich so eine Idee aus der Eigenbedarf, ich wollte sowas machen. Und ich habe gewusst, okay, ich bin ja Konstrukteur, also baue ich mir sowas. Und dann hat das gut funktioniert und dann bringt man das auf den Markt und dann entwickelt sich das. Und ich denke, das ist ein guter Ansatz. Man muss ja nicht immer alles laut Standard machen. Man macht dann auch schon B -Shop -City und so weiter.

[01:08:07] Und das war dann mein Job. Es gibt ja noch viel mehr. Und ich glaube, das ist ja unser Ansatz, den wir von Anfang an so betrieben haben. Und beim Volt, beim ersten Zwo -Liner wurde es so, also die N -Änderung mit den

Falklinen in der C -Klasse, die war ja schon längst beschlossen. Und da ist es nur mehr darum gegangen, wann wird die publiziert. Und dann war das nur eine Frage der Zeit, bis der erste rauskommt. Und mich hat es dann eigentlich sehr verwundert, dass wir dann wirklich ein Jahr lang die ersten waren. Das war ja dann eigentlich was mich mehr gewundert hat.

[01:08:43] Und mir war in der Frage jetzt auch nicht ganz sicher, soll das jetzt ein Zwo -Liner oder ein Drei -Liner werden, der neue Volt -Nachfolger. Also wir haben ja simultan einen Drei - und Zwei -Liner gearbeitet. Und die Sache war dann, der Zwei -Liner hat vorher funktioniert, vor dem Drei -Liner. Also beim Drei -Liner wären wir nicht so weit gewesen. Und der Zwei -Liner hat eigentlich von Anfang an gut funktioniert. Und deswegen haben wir ihn eigentlich gebracht, weil wir gesagt haben, okay, er ist fertig. Er funktioniert. Also ist es jetzt ein Risiko oder was weiß ich. Für uns war das eigentlich eine logische Sache. Aber die Frage war nur, wie lange dauert es eigentlich? Also ein Zwo -Liner dann kommt in der C -Klasse und wie lange dauert es, bis das akzeptiert wird von den Piloten? Und ich denke,

[01:09:29] es ist dann eigentlich relativ schnell gegangen. Aber mich hat es dann eigentlich verwundert, dass die Konkurrenz im Endeffekt so lange gebraucht hat und das jetzt nicht verfolgt hat.

[01:09:41] **Lucian Haas:** War dabei auch eine Überlegung zu sagen, wir können immerhin die Ersten sein? Also marketingtechnisch oder sowas, dass man sagt, okay, zum Stuba Cup, wir präsentieren das Ding einfach. Und wir wissen zur Zeit, was wir so hören, wir werden da ziemlich sicher eine Weltpremiere auf diese Weise haben, damit viel Aufmerksamkeit generieren. Dass man das auch ein bisschen pusht in die Richtung? Das

[01:10:03] **Stephan Stiegler:** war sicher im Hintergrund, ja. Dass man sagt, okay, schauen wir so schnell, schauen wir schon, dass wir da Gas geben. Weil ich weiß, wenn er fertig ist, okay, schauen wir, dass er sich auch noch keiner von alleine kriegt. Dass wir das sagen können, ist klar.

[01:10:15] Aber ja, da haben wir uns wahrscheinlich unnötig selber ein bisschen gestresst, weil wir wollen ja dann ein Jahr lang die Einzigen. Aber es hat ja auch Vorteile wahrscheinlich, der Einzige zu sein, oder? Ja, wir haben sehr gut verkauft, in dem Jahr. Also das war wirklich abartig, wie viele Volt wir verkauft haben.

[01:10:32] **Lucian Haas:** Und jetzt habt ihr den neuen Volt, Volt 5 rausgebracht, nach nur zwei Jahren. Wenn man jetzt guckt, von Rise 4 zum Rise 5, da waren glaube ich vier oder fünf Jahre fast dazwischen. Und jetzt beim Volt 4 zu Volt 5 nur zwei Jahre. Warum nur zwei? Ist das was, wo man sagt, jetzt haben alle anderen auch einen Zweileiner und dann setzen wir noch einen drauf und sind wieder vorne weg? Oder was ist da die Idee?

[01:10:54] **Stephan Stiegler:** Ja, da waren jetzt schon viele Sachen, die da jetzt so reingespielt haben. Also grundsätzlich ist es schon so, dass man sagt, okay, die Laufzeiten von den Schirmen werden jetzt tendenziell länger, weil sich da im Serienbereich jetzt von der Leistung, kein von der Leistung jetzt nicht mehr so viel tut. Man arbeitet jetzt halt schon mehr auf dem Allgemeinverhalten und praktischer Leistung, wie wir vorher geredet haben. Und beim Volt eben, wir waren ein Jahr quasi der Einzige und dann ist die ganze, die kann gar nicht mehr. Und dann ist die ganze Vergleicherei losgegangen. Der Volt war sicherlich nach wie vor auch nach einem Jahr, auch wenn die anderen nach außen waren, noch vergleichbar und leistungsmäßig da. Aber wir haben ja gleichzeitig auch einen D -Schirm ein Jahr lang schon entwickelt und vorher auch schon. Und da haben wir wieder einige Sachen...

[01:11:39] **Lucian Haas:** Beim Hero

[01:11:39] **Stephan Stiegler:** 2 ist das, oder? Beim Hero 2, ja. Und da haben wir sehr viele Sachen rausgefunden, die

[01:11:45] in Leistung, speziell im Top -Speed -Bereich, einiges nochmal gebracht haben. Und dann wurde das für uns eigentlich relativ logisch. Das probiere ich jetzt beim Volt auch nochmal aus. Und das hat auf Anibar funktioniert und dann haben wir gesagt, okay, jetzt bringen wir einen Nachfolger und dann wissen wir, okay, jetzt sind wir wirklich Top -Level für einige Jahre. Und was habt ihr da geändert? Da ist viel um Spannungsverläufe im Schirm gegangen. Also die Magic im Inneren so? Die Magic im Inneren hat wieder zugeschlagen, ja.

[01:12:18] **Lucian Haas:** Und da kann man also diese Spannungsverläufe, wenn du sagst, du simulierst gar nicht, nicht so viel. Das kannst du jetzt gar

[01:12:25] **Stephan Stiegler:** nicht so simulieren, weil das ist die Frage, ob man das im CFD überhaupt so großartig bemerken würde, was das bringt. Aber das sind so praktische Auswirkungen. Der Schirm verhält sich dann praktisch, hat ein anderes Ansprechverhalten. Der verhält sich praktisch anders. Also wenn du jetzt bei ruhiger Luft, wenn du ruhiger Luft fliegen würdest, Gleitvergleiche machst, du kannst fast nichts raustesten. Da ist kein Unterschied. Aber sobald sich die Luft bewegen anfängt, fliegt ein Ding und plötzlich zieht der andere weg. Das ist es. Aber

[01:12:58] **Lucian Haas:** wenn du sagst, okay, das habe ich bei dem Hero 2 festgestellt bei der Entwicklung, die und die andere Spannungsverteilung im Schirm verbessert den so stark. Nun ist der Volt 5 anders konstruiert als der Hero. Also vielleicht Zellenzahl und sonstiges. Kann man wirklich sagen, diese Spannungsverteilung, wenn du es nicht so simulierst und sonst was, die kann ich wirklich von einem Schirmkonzept auf das andere Konzept so übertragen? Und wie überträgst du das? Ist das ein Bauchgefühl, dass du sagst, jetzt weiß ich gerne, wo ich ein Spannungsband hinsetzen muss oder was auch immer du da genauer gemacht hast?

[01:13:32] **Stephan Stiegler:** Ja, gewisse Sachen lassen sich dann wirklich gut auf andere Sachen übertragen. Und dann zieht sich dann wie ein roter Faden durch alle Schirme durch im Endeffekt. Und das ist dann wieder die nächste Revolution. Und je nachdem, was jetzt wieder in der neuen Pipeline kommt, dann saugt das dann alles wieder auf.

[01:13:49] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, leistungsmäßig passiert gar nicht mehr so viel. Man kann jetzt noch, also handlingsmäßig und so, da passiert noch was. Und wie ist es als Konstrukteur, wenn man so merkt, wir kommen eigentlich so langsam an ein Plateau beim Gleitschirm an? Siehst du das überhaupt so?

[01:14:10] **Stephan Stiegler:** Jein. Weil man denkt sich es immer wieder. Wie mache ich das jetzt nochmal besser? Und dann irgendwie machst du es doch wieder besser. Du kitzelst immer wieder irgendwo irgendwas raus. Also bis jetzt ist immer noch alles irgendwie besser gegangen. Das ist schon so. Also man denkt schon, okay, man hat den Körper, der hat einen Widerstand, man hat die Leinen, den Widerstand, ich kann da nichts mehr wegtun. Wie soll ich das jetzt erreichen, dass das jetzt rein, also rein von den technischen Daten, wie soll das besser gehen? Das ist immer die Grundfrage. Aber nichtsdestotrotz, man optimiert weiter und es, ja, jede Generation ist einfach immer noch nach wie vor eine Verbesserung zur vorliegenden Generation.

[01:14:55] Auch wenn vielleicht die Sprünge jetzt nicht mehr so groß sind wie früher, aber sie sind nach wie vor noch da. Wie bleibst du kreativ? Ich denke, das ist immer so ein Flow und wie gesagt, ich glaube, der Fortschritt der Entwicklung sind einfach immer die Probleme, weil du ja immer Lösungsansätze für gewisse Probleme oder Abläufe suchst.

[01:15:20] Und jede Lösung bringt dir dann wieder ein bisschen weiter. Also das ist einfach, das fordert mich eigentlich. Also machen wir uns doch selber eine Idee. Also wir Spezialsachen, wie jetzt zum Beispiel,

[01:15:34] sind ja wieder ganz andere Sachen, aber die meisten Sachen kommen dann wirklich aufgrund von Problemlösungen raus. Und die dann wieder einen Benefit haben, wo dann wieder Einflüsse auf andere Sachen haben und zum Positiven hin. Und dann hast du wieder einen Fortschritt. Aber man muss halt dann wirklich sehr kreativ sein, um Sachen zu lösen die ganze Zeit.

[01:15:56] **Lucian Haas:** Bist du es schon mal überdrüssig gewesen, da ständig was Neues entwickeln zu müssen? Dass du sagst, komm, eigentlich dieser High -B -Schirm, der fliegt doch gut, das funktioniert. Leute, mehr geht eigentlich gar nicht. Das reicht jetzt.

[01:16:11] **Stephan Stiegler:** Ja, wenn man im Grunde sich die meisten Schirme anschaut am Markt, muss man ja sagen, okay, was will man jetzt noch mehr? Die Schirme gehen alle gut, die funktionieren gut, haben eine gute passive, aktive Sicherheit, je nach Klasse. Was will man da noch mehr eigentlich? Aber trotzdem, der Markt erwartet ja immer wieder was Neues. Du kannst jetzt auch wenn dann vier Jahre einen Schirm hast und der immer noch super gut ist, der wird sich auch nicht mehr geschickt verkaufen. Du musst was... Unsere Zeit lebt immer von der Erneuerung im Endeffekt. Das ist... Irgendwann wird es sauschwierig werden, sage ich mal.

[01:16:48] **Lucian Haas:** Aber ist das für dich Antrieb oder ist das auch manchmal Last, zu sagen, ich muss was Neues bringen?

[01:16:55] **Stephan Stiegler:** Kann jetzt beides sein. Manchmal nervt der Schirm schon ganz gewaltig, wenn du weißt, okay, egal was du änderst, es ändert nichts. Da hast du manchmal so hartnäckige Prototypen, wo du denkst, das mag ich echt nicht mehr. Ich schmeiße das Ding über den Haufen. Ich weiß nicht, was ich tue. Der will einfach nicht. Das kann schon passieren.

[01:17:16] Aber umso schöner ist es dann, wenn du wirklich

[01:17:20] kontinuierlich Sachen optimierst und Lösungen

[01:17:24] löst im Endeffekt und du siehst, okay, du bewegst was. Wenn du dann weiterkommst, weiterstehst und dann hast du das finale Produkt am Ende, den fertigen Schirm und dann weißt du, boah, der ist wirklich... geil geworden, der taugt mir selber an. Das ist dann schon das, was man dann als Konstrukteur und Testpilot quasi erlebt und seine Energie auserzieht. Das sind dann die letzten 5 % sind das dann sozusagen.

[01:17:47] **Lucian Haas:** Was hat dich das Gleitschirmfliegen und Konstruieren über das Leben gelehrt oder für das Leben gelehrt?

[01:17:54] **Stephan Stiegler:** Ja, man kann eigentlich nichts so nehmen oder davon ausgehen, dass

[01:18:00] wenn du was gemacht hast, dass du davon ausgehst, dass das nächste genauso funktioniert. Du musst jedes Mal wieder... Also es ist nicht von Neuem wieder anfangen, aber du kannst nichts für sicher nehmen. Du musst konstant immer daran arbeiten. So wie du selber an sich selber arbeitest. Es ist ein konstanter

[01:18:22] Ablauf, der nie aufhört. Du musst immer nach vorne schauen. Immer nach vorne schauen, nie aufhören. Sobald du aufhörst und stehen bleibst, geht es eigentlich nicht nach hinten.

[01:18:32] **Lucian Haas:** Was würdest du gerne mal konstruieren?

[01:18:37] **Stephan Stiegler:** Du meinst das Gleitschirm oder gänzlich was anderes? Die Frage ist offen.

[01:18:47] Fällt mir jetzt nichts ein.

[01:18:50] So direkt. Also es sind sehr viele Sachen, die jetzt demnächst wieder anstehen. Von Standardarbeit sagen wir mal so. Auch ganz interessante Sachen, aber so wirklich so komplett outside zur Zeit sind wir wirklich gut bedient. Sag ich mal. Aber wer weiß, was morgen wieder ist. Es kommt wieder auf uns. Das ist eine verrückte Idee oder sonst was. Und dann denkt man sich wieder, ja, wieso nicht? Probieren wir einfach. Wo findest du deine Ruhe?

[01:19:21] Am

[01:19:22] **Lucian Haas:** Berg oder beim Training, ja.

[01:19:27] Jetzt habe ich die Ruhe einfach stehen lassen. Ich habe es gemerkt.

[01:19:32] Stefan, ich danke dir für das sehr hintergründige Gespräch über alles Mögliche von Lebenseinstellungen, Training für Hawaii und sehr viel Hintergründiges zum Gleitschirm konstruieren. Mir hat es sehr viel Spaß gemacht, mit dir zu reden. Ich hoffe, die Leute, die zugehört haben oder noch zuhören, die haben auch ihren Spaß und ich finde es toll, mit wie viel Einsatz du selbst optimierst, aber auch deine Schirme optimierst. Danke dafür.

[01:19:58] **Stephan Stiegler:** Danke für das Interview. Ich hoffe, es hat Spaß gemacht.

[01:20:07] **Lucian Haas:** Das war die Podz-Glitz - Folge 148 mit Stefan Stiegler. Weiterführende Links gibt es in den Shownotes im Gleitschirm-Blog Looglights. Podz-Glitz ist der Podcast von Looglights. Du kannst ihn auf allen üblichen Podcast -Plattformen abonnieren. Alle 14 Tage gibt es eine neue Folge. Und wenn du nicht so lange warten willst, dann stöbere doch im Archiv. Über 150 Stunden interessante Gespräche über den Kosmos des Gleitschirmfliegens sind darin schon zu finden. Als freier Journalist investiere ich übrigens viel Zeit und Arbeit in Podz-Glitz und Looglights. Das geht allerdings nur, wenn mir meine Hörer und Leser finanziell unter die Arme greifen. Bist du schon dabei? Welchen Betrag als Förderer du gibst, kannst du ganz frei wählen.

[01:20:54] Falls du dir unsicher bist, mein unverbindlicher Vorschlag sind 60 Euro im Jahr. Das entspricht nur 5 Euro im Monat. Ich denke, das ist ein sehr faires Angebot für so viel aktuelle und hintergründige Information und Unterhaltung rund um das schönste Hobby der Welt. Alle Infos, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf der Website looglights.blogspot.com Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Looglights schreibt sich l -u -g -l -i -d -z 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

What drives Airdesign-Konstrukteur Stephan Stiegler – whether in triathlon or in paraglider construction

Imagine your doctor tells you that you actually need a new knee because the cartilage is missing. But you simply don't listen to him. Instead, you start training, and six years later you run across the finish line as a finisher at the famous Ironman Triathlon competition in Hawaii – and that at over 50 years old.

Maybe you are wondering now what this story has to do with a paragliding podcast? It is the story of Stephan Stiegler.

In 1995, at the age of 26, Stephan became a paragliding world champion. Later, he designed wings for brands including UP. In 2011, he co-founded the brand Airdesign with Martin Gostner and built it into one of the global players in the market. Two years ago, he brought the first EN-C two-liner to the market with the Volt 4.

What drives him in his life is what this 158th episode of Podz-Glitz is about. We talk about topics such as athletic ambition, competition, pushing personal boundaries, and how important it is to grow beyond oneself within the framework of one's often underestimated own possibilities. And of course, it is also about the question of how these topics are reflected in Stephan's everyday life as a paraglider constructor.

Stephan talks about how difficult it is to make today's gliders even better, how progress still arises from the constant working through of problems, and what it means that more and more gliders have been carrying winglets on the outer wings lately.

Podz-Glitz and the paragliding blog Lu-Glitz are financed solely through contributions from listeners and readers. Are you already a supporter? All info at:

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

Music:

Track: That's the one | Künstler: Ryan McCaffrey, Go by Ocean

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=pPdq16rAtUo>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS to Stephan Stiegler:

- Airdesign: <https://www.ad-gliders.com>
- Facebook: <https://www.facebook.com/stieglair>

Transcript

[00:00:04] **Stephan Stiegler:** Every one of us knows exactly what we can't do, and that's our problem, because we limit ourselves in our own heads even though it's actually possible. I've proven to myself that it is possible, and I've also actually realized how I see myself. And if I generalize it again, it's about how you limit yourself because you just don't believe in yourself or your head says it's not possible, and once you've overcome that, a perspective opens up for you, because then nothing is impossible, you can do anything.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast,

[00:00:51] **Stephan Stiegler:** Stories from

[00:00:52] **Lucian Haas:** the cosmos of paragliding, today with Stefan Stiegler and I am Lucian Haas.

[00:01:05] Imagine your doctor tells you that you actually need a new knee because the cartilage is gone, but you just don't listen to him. Instead, you start training and six years later, you cross the finish line as a finisher at the famous Ironman triathlon competition in Hawaii, and you're over 50 years old.

[00:01:29] Maybe you're wondering what this story has to do with a paraglider podcast. It's the story of Stefan Stiegler. In 1995, at 26, Stefan became paraglider world champion. Later, he designed gliders for Yuppie, among others. In 2011, he founded the brand together with Martin Gostner. He built it into one of the global players in the market. Two years ago, he brought the first ENC2 liner to the market with the Volt 4.

[00:02:03] What still drives him in his life is what this 158th episode of Podz-Glitz is all about. We're talking about topics like sporting ambition, competition, pushing personal boundaries, and how important it is to grow beyond yourself within the framework of your often underestimated own possibilities. And of course, it's also about the question of how these topics manifest in Stefan's everyday life as a paraglider designer. Stefan talks about how difficult it is to make today's gliders even better, how progress actually emerges from the constant working through of problems, and what it means that more and more paragliders have been carrying winglets on the outer wing lately.

[00:02:52] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glitz? We'll explain how to do that in the next episode. How it's very easy to do is on the Lu-Glitz Gleitschirm-Blog, specifically on the "Fördern" page.

[00:03:10] Stefan, we're almost the same age. You're 55, I'm 54, but you're one step ahead of me. You can now officially be called an Iron Man. Yeah, yeah, that's true. What drove you

[00:03:26] **Stephan Stiegler:** what drove you to Hawaii at this age? Actually, nothing in the end. It just sort of happened that way. But it actually started about, let's say, five or six years ago. I was never really an unathletic person, like most of us. We go to the mountains or whatever. But you always have the feeling that it's so exhausting. I went up a mountain with a buddy of mine back then, and he was training with a coach for the X-Alps. I went along with him once and realized how bad I actually was at climbing. He just jumped up there like it was nothing. The coach, Flo, kept saying, "not so fast, not so fast." I was already like, "I can't anymore, I can't anymore." And then I just said to the coach, "Hey, can't we do something about that?"

[00:04:12] That we just say, okay, let's do a performance diagnostic and start this a bit more seriously. And that's what we started. And in the end, you realize you've actually been doing everything wrong regarding training your whole life. Because you always have it in your head that if you want to get better, you have to train harder, more, and more intensely. But in the end, that's completely wrong. You train—you mainly train a lot of basics in the base zone. That's great for your health. Maybe we can come back to that later. And through the basics, your entire performance capacity increases, and that's what the intensive stuff is actually built on. That means 80 to 90 percent of your training you're actually only doing in the base zone. So, actually quite easy. And the last 10 to 20 percent is then like intervals or fast stuff, or really when you're actually huffing and puffing.

[00:05:02] From that perspective. And yeah. It actually worked. But it was really just sort of in the background, so to speak. I'd say, okay, it's easier for me to hike up a mountain now and I have a base level of fitness so that all of this isn't so difficult for me anymore. And that already changed a lot back then, because I knew, okay, how this works. And then one day my trainer calls me and says, "Hey Stefan, I've now become a coach for Ironman triathlons. I could train you for a triathlon now. Don't you want to start?" Yeah, why not? The thing was, I couldn't run a kilometer. Because I had problems with my knees. I couldn't swim. And cycling didn't really work because of the knees either. My kneecap always got irritated because I just didn't have any more cartilage under it. I thought, yeah, that's a cool challenge.

[00:05:48] Let's give it a try. And it started with the middle distance. You always have this goal in front of you and you think to yourself, you'll never manage that. It's not possible. And then you manage it anyway. And after that, it's actually always possible. And it becomes... it always gets easier. Of course, your fitness keeps getting better over the years. It always gets easier. And you push your limits. And that's when I did my first middle distance. Second, third. And then you notice, yeah, what are we doing now? This isn't a challenge anymore. Yeah, and then of course there's the king of disciplines, the Ironman, the long distance. So, just under four kilometers of swimming, 180 kilometers of cycling, and then a marathon. And on top of that, running. And then you're standing there again thinking, I'll never manage that.

[00:06:35] Never. How is that supposed to work?

[00:06:38] But you do the first one. That was obviously super hard. That was clear. In the marathon, I barely walked for the rest of the race after the halfway point. I said to myself, I'm going to finish this. I'm going to finish this. And then I said, yeah, I can't let it end like this. I have to do it again. I can do better. And that's basically how it started. And for decades now, I've actually kept getting better. And now, in my age group, I'm consistently right at the top. Top 10, always. Always in the thing. And this year, I still had some scores to settle with Langfurt, because I've been trying for the last three or four years. I never made the cut. And then I thought, okay, I'm doing it this year. But then the training in the spring went so well that I thought, hm, a good time could come out of that. Well, let's see where the results lists are and what the qualifying times for Kona turn out to be.

[00:07:28] And then I did the math and said, okay, Stefan, if it's going to be like that, you really have to give it your all. Yeah, let's see. And you see, I actually got a slot. And then I thought, okay, then you just do it. And so I went to Kona, I flew there too. And in the end, it didn't work out that way for my goal, but you really notice when you're there—the people who actually qualify for Kona, their performance level is already top-notch, of course. And they all live for the spirit and so on. And you just soak it all in. And you can't imagine that if you haven't done it yourself. But you really soak it in. And you live it. And you will never, never forget it again. I always say, in our society today, if we're generalizing,

[00:08:18] everyone knows exactly what they can't do. And that's our problem, because we limit ourselves in our own heads, even though it's actually possible. And I proved to myself that it is possible. And I also basically realized for myself, how do I actually see myself, if we're generalizing again. Because you just don't believe in yourself. Or your head says it's not possible. And once you've overcome that, a perspective opens up for you. And you think, yeah, it's all possible. You can do anything. And of course, you can't just apply that to sports, but you can transfer it to your whole life. It's really like an attitude toward life. And in that sense, I've taken a lot from my attitude over the last few years,

[00:09:04] attitude towards life and so on, health and so on, I've gained a lot from that and said to myself, I just like this and I want to keep going on this path.

[00:09:18] **Lucian Haas:** I want to take a step back for a moment, just to understand the timeline. You said about five or six years ago, with this training where you were racing up the mountain and realized you just couldn't keep up anymore. Did you really go from basically zero to Ironman in just six years?

[00:09:37] **Stephan Stiegler:** Yes. Wow. And what's more, those were physical ailments that you get, like, yeah, you go to the doctor, he tells you your kneecap is broken, you have no lubrication, so no cartilage, it's rubbing, it's getting dry. He says we have to inject hyaluronic acid now, or he offered me a new knee as far back as 15 years ago. I would have been too young for that. And I probably, because I'm such a stubborn dog, said no, you definitely don't do that. And since then, it's been working again. So you can really see the influence of the body, of the head. Like, I want to do it

now. If you turn it completely around, it's like, you go to the doctor, you're told a diagnosis, and that twists around in your head so much that the body ends up doing it too. Just imagine, you turn it completely around, you go to the doctor.

[00:10:23] Of course, it's physical; you have the X-ray and whatever else.

[00:10:28] But then you just don't accept that and say, no, I'm changing that now.

[00:10:34] And apparently, this hasn't just happened to me once, but more often. With my back, for example, they already wanted to fuse it 20 years ago. I said no, definitely not. If I reflect on that now with all the experiences I've had and how the spirit—meaning the head and the body—actually work together,

[00:10:54] And it seems that hasn't just happened to me once, but more often. With my back, for example, twenty years ago they already wanted to stiffen it. I said no, definitely not. If I reflect on that now with all the experience I've gained and how the spirit—meaning the head and the body—actually work together, then I basically come to the conclusion that we are extremely limiting ourselves in terms of health, or even making ourselves sick. And the thing is, if you were to basically flip that around, then you could make yourself healthy by doing exactly the opposite.

[00:11:12] You should do that. It's worth thinking about.

[00:11:15] **Lucian Haas:** That means the best doctor would be the one who comes and says, your knee is broken, so start training for a triathlon. In extreme cases, it doesn't have to be like that.

[00:11:24] **Stephan Stiegler:** But it's really about having an image in your head and having to change that, ultimately. You have to say, okay, I want to work against this. I'll assume, okay, I know it's some disease or something in my body isn't working right anymore. But you have to accept that first, and then you change it. And you have to have the will to work on it and restore it. And then, funnily enough, it works. That's my experience. And I think we've completely moved away from that standpoint, especially in recent years. It's going completely in the wrong direction. People just jump to the doctor, to the pharmacy. For every little ache and pain, they get a medication. For the side effects, they get another medication or something.

[00:12:09] But in the end, people completely forget the basis of health—that you have to look at your health first. And the last thing is, if it's no longer working, then of course medicine comes into play. But right now, it's exactly the opposite. Everyone goes somewhere immediately and gets some kind of solution because that would be the easy way. But working on yourself or changing things from the ground up, no one seems to do that anymore. And that's actually sad, because you can see that society is becoming increasingly sick. And it's not just about living longer; it's about having healthy years of life, right? You want to stay long and healthy, and not end up dependent on someone else or something like that at some point.

[00:12:54] And I believe the solution is really just that you stay active. It doesn't have to be an Ironman. That's a completely different story, what they do like that. Because there, it's more about setting goals, reaching goals, and basically moving forward and just staying active. It's totally individual. Everyone can set their own goals. But the basis for my opinion, my thing, is simply movement and nutrition. Those are the two pillars of health. And only then can you look further if something were to happen. So, you should flip the whole thing around a bit. But I know what's been going on over the last few years with the fearmongering, the scare tactics, and so on and so forth.

[00:13:41] So the entire healthcare system has completely flipped. And nothing else matters anymore. In my eyes, that's very sad, let's just say. And it would be absolutely life-saving if we could get the whole of society moving so much more, if we really looked at health fundamentally again. Things that are good for your health, like movement above all—not strenuous movement. That's what I learned at the very beginning about training to get better: don't train intensely. Train at a steady pace. That's why I say, for example, e-bikes are the best thing there is. Because then you're moving with less intensity. That's exactly what the body needs. And there are so many studies on that by now. And no matter whether they are health studies or high-performance studies, there

[00:14:31] the results are the same everywhere. Low-intensity movement is good for health, good for sports, good for performance, for everything.

[00:14:38] **Lucian Haas:** Then there's Hike and Fly, which you could probably call a health sport, because you hike up the mountains relatively comfortably and then get a nice flight down for the soul.

[00:14:50] **Stephan Stiegler:** Exactly, that's the second aspect, that we actually absorb all the energy from nature. That's the calming part of the mountains, where you're standing up there, you get that feeling, and it really recharges you energetically. But maybe you don't quite hit that point. As I said, one person or another might not absorb or perceive it that way, but you still feel the effect. That's why you do it, really. Or as I said, for me, it's

[00:15:16] **Lucian Haas:** it's almost like a meditation sometimes, especially when I'm out alone. So I really enjoy doing that, and then sitting up there, and also the hiking—I don't have many huge athletic goals, but a lot of it is just really taking in nature, enjoying it, getting out of my head, because I'm usually a very heady person, and then knowing, okay, I've basically switched off my head for two hours now.

[00:15:40] **Stephan Stiegler:** And then there's the fact that you run through all the stress. You run through everything down in the valley. That means you really switch off; you leave all the anxiety, the stress, all your tasks—that all stays down in the valley. And you're up there.

[00:15:53] **Lucian Haas:** Is that something you'd say you've rediscovered in recent years with your training and all that? Or did you have that before too? Or would you say, "Man, this thing I've just discovered for myself, also this physical, health-related stuff, I wish I'd had that as a kid too"? I...

[00:16:16] **Stephan Stiegler:** I've always perceived that, but now I actually perceive it even more, much more intensely, because I actually feel more and I can do more with it. I had an ankle fracture about ten years ago. It was a really stupid story. After landing, a passenger fell onto my foot and the foot was then sticking out at a 90-degree angle downwards. So it's also stupid and it's a very severe injury. And I was then, well. And in Austria, we have the typical rehab, where the cast, so basically, is put on.

[00:16:52] Oh, I'm not a fan. I don't think anyone really likes that. And I looked around a bit, internationally, because I have many friends and coincidentally many of them are physiotherapists, doctors, and so on from other countries. And they said, well, no way, a cast or whatever. And we have to do it this way and that way. Then I drew my own conclusions. After just a few short weeks, I cut my own cast off. And. And then I started my rehab right away. And I didn't do classic physiotherapy, but did it on an energetic basis, like osteopathy. And that's what worked, to get the shock out again, to change the image, the same thing. And to restore the energies, so that the self-healing powers are basically activated. Accompanied, of course, by physiotherapy with mechanical loading and so on.

[00:17:38] But bottom line is, my recovery was almost a third to a half faster. I recovered and was able to walk again faster than anyone else. So it works. During that time, I learned an extreme amount about energetics—what actually surrounds us everywhere. And we've actually unlearned how to use it. I mean, everyone can actually do it. But because of all the external influences, we've just unlearned how to perceive it. And then, actually, if you can perceive it, you can use it too. And because of my accident—I'm telling you, it almost had to happen like that, because everything is actually built on that again. Back then, I was just before a burnout.

[00:18:24] Yes, I worked at least 60 hours a week. I took everything with me into my sleep, day and night. At night, I even designed gliders in my dreams. That was the early period of

[00:18:32] **Lucian Haas:** Air Design,

[00:18:33] **Stephan Stiegler:** or? Yeah, that was the early days. If you say, 10 years ago

[00:18:35] **Lucian Haas:** or something like that. Yeah,

[00:18:36] **Stephan Stiegler:** Yeah, yeah. You took the construction into your dreams. And in the morning, you woke up and implemented it on the computer. You really hadn't switched off anymore. You had nothing. You were really on the verge of burnout. And then something like this happens. And then you're lying on the stretcher before the surgery. You still have your phone on the right and you still want to organize a few more things. We still have to do this and that, and this tomorrow. And then I turned the phone off. Then the door opened. Into the OR. And then I said, okay Stefan,

now it's your time. And now the point has come where you have to change that. Yes. To catch up. You decided that in that moment, for yourself. Yeah, it's useless.

[00:19:22] The foot has to heal again, right? No, that's clear. But that was

[00:19:24] **Lucian Haas:** like the breaking point. That was such a

[00:19:27] **Stephan Stiegler:** The breaking point where you really said, okay Stefan, this can't go on like this. And probably it had to happen that way, right? That it happened now. And many people then say, oh that's terrible, so much pain and such heavy things. And I say, no, actually this is the best thing that could have happened to me. Because if this hadn't happened now... I mean, who knows where I'd be now, right? I learned so much after that, took so much out of it for my entire life going forward. And I say, yeah, probably it had to happen that way, right? It was a painful path. But I still use so many things from that time that continue to really move my whole life forward now, right?

[00:20:10] **Lucian Haas:** That means you don't expect a burnout anymore today. Do you also work significantly less? You said it was 60 hours back then.

[00:20:17] **Stephan Stiegler:** Yeah, yeah.

[00:20:17] **Lucian Haas:** Is that it? So now, today, you'd rather go running, cycling, swimming, training for a triathlon, and in the background while running, you think about your glider designs?

[00:20:26] **Stephan Stiegler:** No, no, I've completely switched that off too. I really do separate it now when I have to do design work. Of course, you get ideas in between, but then you tell yourself, yeah, not now, I'll do that tomorrow. So you really separate it. It's a matter of time management with all the training and working. In the end, I'm working now—well, physically working, because in the end, I don't have office hours in that sense. If I have something in my head or a new idea or something, then it has to come out, right? But then I might write it down or something, and then, okay, I'll do that tomorrow, right? And that's the art of saying, okay, this is the point, it's five or three or whatever, and now I'll continue tomorrow.

[00:21:11] So, in the end, my working hours have normalized, let's put it that way. But the funny thing is, I'm getting much further now than before, when I was just stressing myself out day and night. It means that with all that strain, you don't get any further anymore. And now, with, let's say, more effective working hours—fewer working hours—I'm moving much further than before. It's a very funny effect in the end. Switching off in between is also very important, right? That you don't always carry it with you. That you just say, okay, you separate it completely. And when I go for a run or something, or uphill, uh, no, I don't take that with me. Then, bam, it's something else.

[00:21:50] **Lucian Haas:** What do you think about when you go for a run, for example? Do you think about something, or is it just a steady flow?

[00:21:57] **Stephan Stiegler:** No, it's completely different, right? So when you're doing hike and fly, you're not thinking that much. Sometimes you just think, oh, isn't it beautiful there? Or then you think about bears or something, right? And then you think, oh, I'm not going to make it if I don't keep going. So in the end, those are just very banal things, right? And when you're going up, you're already looking forward to unpacking a snack at the top, right? Those are just very basic things, right? But none of the other stuff. During training, for example, when you're swimming, you're always thinking, okay, technique, oh, position yourself there, ah, I'm noticing that again. So you're actually more occupied with the technique and stuff like that. Or with running, it's the same, ah, your foot is overstriding again, ah, focus again. And then you have your training program, how exactly you wanted to execute it with your zones, performance zones, and so on.

[00:22:42] So you're actually constantly busy, right? In that sense.

[00:22:47] **Lucian Haas:** Were you actually, back in 1995, when you were a world champion and all that, were you also as well-organized back then during your very performance-oriented paragliding era, as I'd call it, as you are today with the triathlon? Is that part of your nature?

[00:23:04] **Stephan Stiegler:** Yes, I'm actually a very structured and organized person. I mean, my office looks really terrible right now, but I know exactly where everything is, you know?

[00:23:17] Yeah. Yeah. Creative chaos. You could call it creative chaos. I mean, I am organized and goal-oriented, you could say. So with paragliding, it came relatively easily to me from the start, and that's why it was actually always so logical for me. I didn't really go somewhere with the goal of absolutely having to win it, but for me it was just, okay, I'm doing this now and I like it, and I know that it's going pretty well, right? So the result, well, the outcome was actually a result that just sort of happened on its own, right? And I think that's what you shouldn't put yourself under so much pressure for, because, yeah.

[00:24:02] **Lucian Haas:** Which one are you more proud of? Saying, hey, I managed to go from basically zero training to Ironman within five or six years and I was a finisher with many others in Hawaii and Kona, or this world championship title in '95. What does that make? Can you even compare them at all? Does one hang a bit higher and you say, I'm prouder of that? Oh,

[00:24:25] **Stephan Stiegler:** Wow, that's brutally difficult because they are completely different things and completely different stages of life, right? Back then, everything happened so fast with paragliding, and that was obviously the ultimate goal. If you basically achieve the world title in paragliding, then you've actually achieved everything, right?

[00:24:47] So, yeah, you reached your goal, and now, with the Ironman, it's like, I didn't become a world champion, right? But for myself, I more than exceeded my goals, right? And what actually matters much more to me now is simply that I, that you, have overcome yourself, pushed past your limits, and you just keep going, keep going. So, they are completely different things and you can't compare them, but if you say, okay, what would it be now, what am I more proud of? I can't really say right now, it's, yeah, at the moment, the whole experience with Hawaii is just much closer now and I'm still drawing from it, right? It was just a few weeks ago, but I'm still drawing energy from it, right?

[00:25:33] I remember it so clearly, those last 10 kilometers where I was running on the highway above and the sun was setting in all its glory, and I was actually completely at my limit, you know? I was just focused on getting it finished. But it was all just wiped away because I simply enjoyed the sunset so much and soaked up the atmosphere, right? It's just, well, those are the kinds of experiences you can't capture with a camera or a phone; you just store them in your head and pull them out again and again, and, yeah, when things get rough or whatever, you pull them out again and suddenly you start smiling again, and I just think that's beautiful, you know? Those are things that have value, yeah, and I think that's actually what it's about, collecting those moments in life that you can pull out again whenever things aren't going well, right?

[00:26:26] But you don't have to make a big deal out of it. Like I said, when I go up into the mountains and see a sunset, yeah, you try to save that, bring it back up, and get that feeling going again, right? And that's why you do it all the time. You don't just do it once, okay, I did it, I'm done, I don't need it anymore, right? No, you get a bit addicted to it, right? You want to experience the next sunrise too, and you know from before, oh, that was so beautiful, I'm going to do that again, right? And even though they're completely different things, if you're doing an Ironman or a hike and fly, it's basically the same thing, right? Even if they're completely different activities.

[00:27:07] **Lucian Haas:** Since you say they're completely different things, are there aspects where you'd say a triathlon is in some way comparable to competition situations in paragliding? For example, in a triathlon, you swim. There are, I don't know, 100 or 150 or 300, I don't know how many actually participate in an Ironman. You all go into the water at the same time, you're basically bashing through the water, it's all cramped and stuff. Is that something similar to being in a very tight gaggle in a paragliding competition where you have to fight for your position? Do you feel similarly crowded there?

[00:27:42] **Stephan Stiegler:** Yeah, yeah, I catch myself doing that every time, right? So if you're in the water or whatever, you're swimming, I don't know, how many hundred meters, and there's always the same guy next to you, and then you think, now I really have to crush him, but I can't. So not just looking, but actually swimming past him, you know? And it's the same thing with cycling, and with running, right? Then someone passes you again and you have to think, ah, I've still got him, right? Now I have to ride past him, I can't, right? So you constantly catch yourself, over and

over again. There are definitely parallels there, just like in paragliding, where you just think, now I have to push harder there and fly faster or something. But,

[00:28:19] Yeah, you learn with time, you gain experience, and with an Ironman it's actually like, you have to pace yourself the whole time, right? You have to stay within your performance range, otherwise you wouldn't have finished if you overexerted yourself, right? You'd burn too much energy or overheat and then you'd just stop at some point, right? So you always have to, in the end, keep an eye on your performance data and just say, okay, yeah, don't let yourself be too tempted if you're being pulled away by the group or something and you want to keep up with all your might, you always have to weigh it up again, right? Can I do this now? Should I? Or should I not? But you always adapt again, like you said, right? Yeah, you still push a bit harder anyway.

[00:29:04] And then comes the moderation again, right? I mean, the competitive thinking is always there, always there a little bit, right? So, yeah. But there's still a lot of camaraderie, and everyone wishes the other person well on their performance, and that's the nice thing, the beautiful thing, that you're not really fighting against each other, but actually doing it together. Of course, you're fighting for yourself, and sometimes against the other person again, right? But you don't know most of them when there are two and a half thousand people around you, right? You rarely have someone you know there, right? Although, it has happened to me before while running, right, my roommate shows up—I'd seen him twice while cycling first, he passed me, and then I already knew, okay, I'm the better cyclist, and then I knew when running he'd come around again, then he passed me again, and then we had another cycling shoe and I tried to keep up as long as possible, but that was really, really a great, really a bear, yeah.

[00:30:01] **Lucian Haas:** This competitive mindset you have in sports, does that show up or do you live it in any way when designing paragliders? Do you measure yourself against competitors? Like, you say, I'm building an HW glider for AirDesign, I look at all the other competition too, and I want to be better than them?

[00:30:21] **Stephan Stiegler:** So basically, regardless of whether it's a design sport, I think in sports specifically, it's about me delivering my performance. I'm not fundamentally competing against someone else; I'm trying to deliver my best performance, what I'm capable of, and then of course it depends on whether the other person is better or worse than me, and regarding that, whether I'm in front or not. It's very difficult to deliver more than you yourself are capable of. I think that's the problem where many then fail in sports, because they simply try to give more than they can. I think there's only a small handful who can really give that next percent or percentages more and it still works. Everyone else usually fails.

[00:31:07] I always say, the typical example is ski jumping. First jump, second jump. The first jump goes quite well, then there's the interview at the halftime break, and he says, "Yeah, that jump was great and relaxed, and for the second one, I'm giving it my all and even more." We know it usually goes south, and very few people can actually jump over that thing and give even more. And in advertising competitions, yeah, that's just how it is. And I really assume, okay, I'm trying to deliver my performance. I know exactly what I can do, and I can't really influence anything more than that on my own. That depends on the others. Period.

[00:31:45] **Lucian Haas:** But that's in the sporting realm. My question is aimed at how you do that when designing. I mean, how do you deal with the competition? I look at

[00:31:55] **Stephan Stiegler:** I mainly focus on myself, right? I mean, in the end, people outside compare you more than I actually compare myself to the competition, you know? I try to forge my own path. If we take a typical example, a paraglider that's been running for 4 or 5 years, the time comes around to renew it and we basically already know, okay, what we're trying to improve and so on, right? So the process is actually quite logical and I don't have to compare myself that much because you know where you stand. And I think the comparisons actually come much more from the pilots themselves, from the outside, who compare all sorts of things and then see who handles better, who glides better and so on, right? So I'm not really at that standpoint at all. Do you fly other

[00:32:36] **Lucian Haas:** gliders? Just for comparison. So, for you, where do they stand, like, okay, let's say I take an Ozone, a Nova, an Advance, and a Nivio Care and say, okay, these are maybe my main competitors. How do they fly? Just to get an impression.

[00:32:52] **Stephan Stiegler:** In the high-performance range, of course, it's unavoidable that you look at where the benchmark is and then you just compare, because it's mainly about performance, right? So, I can't just say for myself, oh, that's good enough. No, you have to compare realistically to say, okay, that's where you stand, right? That's clear. But normally with all the other gliders or something, I actually do that quite rarely. Almost not at all, actually.

[00:33:14] **Lucian Haas:** You just build your gliders,

[00:33:16] **Stephan Stiegler:** from the ones you're talking about, I'm convinced of. I build my gliders and I'm convinced that they are the way I imagine them, right? And I think that works quite well, because the feedback from the pilots is actually good, if you put it like that. And the funny thing is, between the manufacturers or whatever, here in our Zillertal-Achensee region, there's Nova, Skywalk,

[00:33:39] Fee, well, we're there, I mean, there are already many manufacturers around us, right? We don't really have that kind of competitive thinking between each other, right? Not how people might think, right? So, you just tell each other, how are you doing? And then you say, well, yeah, right? And sometimes you don't let everything out regarding the new gliders, right? But it's not that competitive thinking you'd expect, right? Or that one person doesn't want the other to succeed, right?

[00:34:02] **Lucian Haas:** How far do you look into other gliders? I mean, not just "I'm going for a flight," but for you as a designer, it's probably much more interesting: what are the detailed solutions? How did they perhaps solve certain suspension elements inside the glider or something like that? So, as a designer, do you sometimes literally get inside other gliders or even cut them open to say, "Hey, this interests me. What did they do technically there?" or something like that?

[00:34:27] **Stephan Stiegler:** Yeah, you're right. That's the thing, the magic happens inside the glider now, doesn't it? There's so much know-how packed into the interior of the glider now with all the tensions, tapes, and distributions and so on. It's really such brutal fine-tuning happening inside the glider. And you do look at certain other gliders too, out of interest. I see a lot of my ideas in other gliders, for example, right? Just visually, I think, oh, he followed the same solution there as I did, right? Or you look at something like, oh, that's an interesting feature. He might have done something completely different, but I would see it totally differently, right? So sometimes it's just ideas—unlined—and sometimes you see how certain things go around from manufacturer to manufacturer, you know?

[00:35:16] Yeah, I'd say it's almost like in the fashion lines, sometimes, right? I mean, I can do it, yeah, that's a bit modest, but there are certain designers who look very closely at others, and some then come up with a trick and do their own thing. So, yeah, it's all different, let's just say. But I tend to stick to my own line. I do observe certain other things, but I usually don't let myself be tempted to copy anything from them, to put it bluntly.

[00:35:48] **Lucian Haas:** Are there any design elements or internal construction elements, or whatever, where you'd say, "That's Stiegler's," and I've basically left a mark that I now find in other companies as well, who might have copied it from me? It doesn't necessarily have to be copying, but they were inspired by it, where you'd say I've basically left a stamp on the world of construction.

[00:36:17] **Stephan Stiegler:** Wow, well, over the last ten years, that would have been quite a few things. I think we were maybe the first to start, more or less, generating our own high-performance class of paragliders, which initially didn't have any certification at all, and then we started getting the gliders certified. So we were the first to actually put a certification on these mini-wings, if you can call them that, which are now almost in an area that was unthinkable before. And I think we were pioneers in that sense. And all the detailed solutions and so on,

[00:36:58] Yeah, I can't think of anything specific right now, but you constantly see things from other companies where you think, "Ah, that looks very familiar," like how they make a pulley, how they place the reinforcements, or where they put the wires. I was one of the first at UP to put plastic wires into the nose instead of using the old style, so I was one of the very first there, and you just have to forge your own path, and yeah, sometimes you have to be a bit ahead of the curve and a

[00:37:35] **Lucian Haas:** take a risk, right? Did it occur to you to say, I'll take some grass trimmer wire and stiffen it with that? Or did you see it somewhere else and say, I'll try that out?

[00:37:47] **Stephan Stiegler:** I have no idea where that came from. I probably saw it somewhere else and thought, oh, I could build that into the nose. So it was definitely there before, that there were gliders with nose wires, but no one really put it into series production or something, or it was some old prototype by someone or what, and then we maybe—I can't say for sure now, but I'd say—I'd say, okay, I'm going to see this a lot more on a production glider now. I don't want to claim I invented it, though. I think there were even patents or prototypes or something back then. I know that about previous ones, too. So some things aren't new at all. They actually existed 20 or 30 years ago. They just weren't technically mature, and now it works because the connections are different or the requirements are different, or you can actually work it out now so that it works, right.

[00:38:39] Or maybe it wasn't needed before and now it is for certain things, right? For example, winglets are a typical example. Until now, it was basically only Advance that had it as a brand feature, more or less, and it was put out there—does it do anything, does it do nothing? And back then at UP, over 20 years ago—oh, how long has it been? I just had an H-glider with winglets in the middle, right, and that was more or less, yeah, maybe not quite accepted, right, because it was a bit too much of a mainstream thing, and now Ozono has started with it too, and yeah, now it's socially acceptable, right. And that really fundamentally solves a problem in paraglider construction, that we simply with increased performance and dynamics just,

[00:39:24] bring a lot more control into the spiral behavior, right? And that's now being brought into all

[00:39:32] paraglider categories a benefit, right, so you'll be seeing that much more often, right. And in the past, you just kind of built around it to improve it, right. And the time wasn't right back then, right, but now suddenly, now it works and we're all doing it, right. But it's nothing new, I wanted to say, it's always been there in the end, right. Someone just has to step up, grab it, make it socially acceptable, and suddenly it's something completely new, even though it's not new, but then everyone does it.

[00:40:01] **Lucian Haas:** But especially with the winglets, I wondered—I mean, Advance has had that for 20 years or even longer, probably; I think we've had that almost from the beginning.

[00:40:11] As a designer, you might avoid such a feature for a while because you'd only be seen as a copycat of Advance, so you design around it, and then at some point Ozone comes along as a major brand and says, "No, we dare to do it now, we have the first motor glider and then the first A-glider or whatever with it," and then suddenly it's like, okay, it's socially acceptable, we can do it, and then you're no longer considered the copycats of Advance, but it's just a feature now and maybe we can even use it better than Advance because we've thought it through a bit better in terms of where to place them best, and not just on the outer wing. That's probably how it goes, yeah.

[00:40:50] **Stephan Stiegler:** Yeah, that's definitely true. Some people have less of a sense of shame about just shamelessly copying certain things, right, and then basically advertising it with a new acronym. Yeah, so the Winglet is certainly a typical example, right, where it was really Advance's feature and many companies probably didn't do it because of that, just to avoid being seen as imitators, as you say, right. And, yeah, Ozone has really made that socially acceptable for everything now, right.

[00:41:24] But there are other things too, right, like the Sharknose for example, which Ozone was the first to use, is now in all gliders, right. There are actually many things like that, right.

[00:41:37] **Lucian Haas:** When you're designing gliders, when do you decide the glider is finished? What makes it? Basically, you could probably keep designing forever and say I can still get something out of it and still improve something. Based on what, yeah, how do you go about saying this glider is finished for me now?

[00:41:56] **Stephan Stiegler:** Yes, you're right. I mean, you could technically never stop improving a glider, right. But at some point, you have to reach a point.

[00:42:03] No, you have a certain set of requirements for what the new glider or the new product can do better. And then you work towards it, you work it off, and many things are often a compromise, right? You say, okay, I could make it

better now, but then this change has an impact on another flight behavior that isn't so good anymore. So you balance it out more or less so that you end up with a package that works well as a whole, right? You're very rarely going to be at 100% of everything you actually want to do, right. Of course, something will always still be off, right. But you work it out, so the basics with safety and so on, and the flight behavior, and what else comes into it—we also have to practically...

[00:42:55] ...add one more on top, so to speak, for every glider. We don't just meet the basic certification requirements; for things like high-performance gliders, we actually have to do maneuvers for Tamis, where we even simulate pilot errors to see, okay, does the glider still hold up? Would it catch itself? Where is the green zone? How much can the pilot actually put the glider through, practically, right? Or really stable things right after takeoff—what happens to the glider if, with the brakes in hand, the pilot pushes the board forward under the voucher and stuff like that, right? So those are really banal things, but then of course all the development work comes on top of that, right. And you really have to look at that very, very meticulously to make sure it works.

[00:43:44] Yes, when is a glider finished? I'd say when you've worked through all of that somehow and then say, okay, everything actually works now, then it's basically finished. And yes, then you go for the certification.

[00:43:57] **Lucian Haas:** And then you get the approval, the glider is on the market for two years, and then at some point the marketing head comes along and says we're not selling as many of those anymore, we need a new one, and then it starts all over again. Or how do you work in cycles like that?

[00:44:09] **Stephan Stiegler:** No, it works a bit differently for us, because if marketing tells me we need a new glider, I should actually have been working on it for a year already, right. By then, it's way too late. I already have the entire product line in my head; I know how long it's been running and roughly when I need to start building the successor. Development takes, on average, you could say, a year per glider. For some gliders it takes even longer, and for others it sometimes goes faster, right. That's hard to estimate, right. But the thing is, I'm not working on my glider, but mostly on three to four projects simultaneously that always interlock, right.

[00:44:54] And every innovation from my glider is often taken into another project or fed back in again, and then it improves that one too; everything just jumps between the projects somehow, the whole development process, you know. So you can't say, okay, now you're developing a two-liner glider or a three-liner high-end model, and then a glider comes out, and it's often the case that the experience you gained with a three-liner or a two-liner, for example, flows into an A-glider as well, you know. For example, the winglet design is a typical story; that really flows into everything now, you know. And then you actually already know, okay, I can do the next project with the feature, for example, if I optimize that, then I can design and optimize the other things differently again, and that gives me something back in the overall picture, you know.

[00:45:46] And now, looking at it the other way around, we've even taken some things we worked out during development for an A-glider and applied them to a high-performance glider, and it worked, right? It's really about tension distribution, you see, from ballooning. That's a huge topic in paragliding because the glider inflates and there are a brutal amount of influences that affect the ballooning. And through ballooning, you can also control a lot of the glider's character, performance, and flight characteristics, right? And we've even taken things like that from the A-glider into the high-performance glider, right? And it worked exactly the same way. I don't mean exactly 1 to 1, but in terms of the idea, right, of how you handle that newly or how you...

[00:46:36] set up in the end, right? And everything evolves like that, right? And it's not just the development itself, but the software also evolves accordingly to be able to handle new things again.

[00:46:49] to adjust, to adapt. That means if I were to take the same glider that I basically built with the software four or five years ago and process or build it again now with the new, latest updates, a new glider would come out. In the end. Without changing the parameters, but purely from the know-how you're putting into the software now, it would already be a new glider, for example. So it all goes from one to the other and from others into one, and it all flows crisscross and everywhere, right.

[00:47:20] **Lucian Haas:** Well, every detail you change on a glider changes the entire glider in some way. Yes, even if you say, okay, I'm putting a winglet on it, the behavior in a steep spiral will change, but somehow that also affects other things. Or if you say, I used to have to basically design around the winglet, I didn't want a winglet, so I had to construct the glider a bit differently so that it still came out of the steep spiral well. Then every new element you bring in might also give you new freedoms on another side. If you say now that winglets are going into almost all gliders, into all classes, what freedoms do you gain by saying, okay, I don't have to design around it anymore to make it come out of the steep spiral well.

[00:48:05] So in which other areas do the gliders then perhaps become "better" as a result?

[00:48:11] **Stephan Stiegler:** I can certainly build the gliders a bit more stably now and stiffen certain areas where we previously just tried to—I think "weak points" is the wrong word, but you have defined various flexible areas in the profile to achieve a deformation during certain maneuvers. That doesn't mean the glider is unstable or anything, but it's controlled so that in a spiral, from a certain G-force, it actually collapses and then deflects. That was a common way to fix the problem. If the winglet does that now, I can make it more stable by default, which brings more advantages in full-gas flight because I simply have a more solid, stiffer canopy and can focus on other aspects again.

[00:49:00] **Lucian Haas:** How much of a performance gain does something like a winglet provide, where you say we have it on now, but in the end, it also brings performance because you can configure those other parameters of the glider a bit differently?

[00:49:15] **Stephan Stiegler:** I'd say performance is, well, what you measure purely in terms of glide is actually only part of the performance. I always say there's practical performance: how the glider flies, how neutral it is, does it stall or what, or does it take away the boldness, the valence, and so on, or does it pull more, and so on, how it's balanced—that has a pretty big influence on practical performance when you're flying in moving air, or how it takes it, how it climbs with it, and so on. The winglet, well, basically we've asked the question ourselves: does it cost performance or does it provide performance? So practically speaking, yes, it has positive effects because the glider might also roll less, especially in thermals, which means every time you roll, you lose altitude again, so the more track-true the glider is in the thermals, i.e., it's practical, then it's another benefit, and

[00:50:06] Basically, we thought, okay, if you slap a huge winglet onto the glider, that's more drag, so it should actually cost performance. So we did an experiment: we put it on one side but not the other, and it actually turned out that the side with the winglet flew even better. So, what's going on there, purely logically?

[00:50:27] **Lucian Haas:** How does it show that it flies better? It turns

[00:50:30] **Stephan Stiegler:** then, right? It then turns to the other side, right? Okay. So the better side overtakes the other, then pulls in that direction, right? That's how it is, that's generally how it is, many things, when we change something on the glider, we often only do it on one side to see the effect, what does it do compared to the other side, right? Sometimes it's brutally hard to figure out what it actually brings. Because it's such a brutal feeling thing, and we make the changes so minimal just to really see, okay, and then we just look, we do it on one side, and then you can already see, okay, does it pull on that side, or does that side now threaten less or more than the other, right? And then you try that out with the winglet, and then you just ask, yeah, what's actually happening there, why is that side suddenly doing better than the other, right? And why?

[00:51:17] Yeah, you might not know that exactly right now, but it could definitely be that the wing is generating more lift because of what's on it, and that basically, in the end, in the sum of all properties, well, yeah, because there's a bit more lift, normally there's also drag, but in that sense, the improved lift provides more performance, right? So that would be one theory, right? I mean, we don't know exactly yet, but we'll find out, right?

[00:51:43] **Lucian Haas:** But couldn't it also be that, okay, if I don't put this winglet in this spot where I've just put it, but I put it 30 centimeters further toward the glider center, so that it might influence the wingtip vortices a bit differently, or whatever those partial compensation flows are, it could already be the case that you'd say it does something at that spot, and 30 centimeters next to it I'd rather have a negative effect. With the same winglet.

[00:52:08] **Stephan Stiegler:** We're only at the beginning, I'd say, of all these things. Like where you place the winglet, what size it is, its position in terms of wingspan or front to back—we've tried out so many different placements, and you can see the effects it has every time. As you say, it could have an influence on the lift distribution, like it simply doesn't block the tip vortices outward, and so on. And that brings a performance aspect to it. For now, these are all just suppositions. We've also stuck wind vanes on them and everything. It's not all that obvious.

[00:52:43] But I always say, I'm a practitioner, and I try to explain and test everything practically so that I can understand it. And if I manage to understand it, then I can use that to develop it further. But as I said, there are still so many ideas on how you can use the winglets now. It's not just about the position; you can also modify the angle itself and so on. So there are infinite possibilities for how you can use the winglets.

[00:53:17] **Lucian Haas:** Well, if you look at the different paraglider companies and designers, everyone has their own approach and also their own way of, how should I put it, handling the production chain. There are some—at least I have the impression—like Nova or BGD, for example, that do a lot of simulation, meaning they work with simulation software to really say upfront, we're doing aerodynamic simulations, how does the glider behave, what does a winglet do, where do you position it, and a lot of their construction is then done based on this preliminary simulation. Do you do something like that, or do you say, no, I'm a practitioner, I come up with something, I have an image in my head of what it's supposed to do, then I have a prototype made and I tape off the little ear or the winglet on one side but not the other, and then I'll see.

[00:54:09] **Stephan Stiegler:** Well, CFD does provide some nice pictures for marketing, let's put it that way.

[00:54:15] And no, I've tried to simulate that too, but it's a huge amount of work in terms of time, and the question is, is it worth it? Do I get enough usable information out of it for CFD simulation?

[00:54:32] Difficult. Whether it's a success or not, I'm telling you, the quality of the simulation also depends on how good the data you put in is. A typical example is Formula 1: how much do they simulate? And then they have the best car, they go out on the track, and nothing works. In the end, they have very few flexible parts, except maybe the front spoilers or something hidden there, and at the same time, it's a completely flexible construct, so deriving something from it is very difficult. I see it more as a decision-making tool when I'm between two...

[00:55:11] ...approaches are there, or what, and I need a decision-making tool—what would actually help or solve a problem for me? Then a simulation shows me, or tries to give me an understanding of, what's happening there. For me, those are more like decision-making aids. In the end, I'm more of a practitioner who looks at reality and says, okay, what works or what can I feed back into the construction? Because ultimately, the better the construction is, or the closer the construction is to reality—if it's really transferable one-to-one—then it's much better to transfer, and I can then better transfer every change back into practice and back into the design, because that's what's happening all the time.

[00:55:58] You design something, get the prototype, and then you change something, and you have to transfer that back into the design every time to transfer the next prototype back into reality. It's always this constant back-and-forth transferring. That means if you've designed your basis well, then you have a good basis for reality where you can then develop further, and you can also draw better conclusions when you make a change—how that change behaves, what it changes, or which direction it goes. But then there's design, this completely opposite behavior. You make a change that actually

[00:56:41] ... beforehand... So you think, okay, I'm making this change, and this should be the result, because that's basically how we've done it for the last 30 years. But the result is 100% different. It does the exact opposite. You think, what the hell is wrong now? Why is it doing that? And that's the tedious part about paraglider development: finding out why the paraglider is doing that? Or why is the change doing that? Or why does it have that problem and how is it supposed to solve it? So 90% of the time in development, we're just solving problems or trying to find solutions to solve something, just so that it works.

[00:57:19] **Lucian Haas:** Does something like that annoy you, when a glider behaves completely differently than you expected? Or is it something that actually intrigues you? Where you say, hey, there's a problem here again that I can solve. User Difficulty, you have to figure out somehow why this piece of shit didn't do exactly what I thought it would

this time? And just saying, okay, life is throwing a new challenge at me.

[00:57:41] **Stephan Stiegler:** Yeah, it can go either way. I'd say if you're building a standard design and it doesn't work, then it's super annoying. Because then you have to go back a few steps in the construction to figure out, okay, what happened there? Super annoying. On the other hand, if you're building something experimental or just taking a shot in the dark where you don't have such high expectations, and then you get something like that, it's more of a challenge, and then you think, aha, interesting, that's the effect it has, and then we do the exact opposite, more or less. But it's not said that the same conclusion doesn't work the other way around.

[00:58:22] **Lucian Haas:** How often does that actually happen? I've wondered about that before—you design something, you have a prototype, you test it through, and you say, "Ah, I need to make changes X and Y," based on your gut feeling or whatever, and you have a new prototype made. But every prototype is also a handmade product. So it could also be that in the improved new prototype, a mistake might be sewn in somewhere that you don't even notice. So how often does that happen, where you might improve something, but basically you can't feel the improvement at all because the prototype as such is worse, because maybe it's sewn a bit differently than the other one, in terms of the tension ratios or something else.

[00:59:05] **Stephan Stiegler:** That hasn't happened in the last 10 or 11 years. We have a super good production team that works very accurately, and we work very well together. So, I haven't really had that in the last 10 years. The gliders are really very reliable. Do you still check them, though?

[00:59:22] **Lucian Haas:** Do you always re-measure the protos when they come to you? Is every single one measured very precisely? Or do you just say, "That's a proto, I trust them, I'm taking it up the mountain now, I'll pull it up, see if it stands, so I can go fly with it"?

[00:59:33] **Stephan Stiegler:** So, first of all, it's already checked during production itself. I get all the checksheets too. Whether it's a production glider or a prototype, they have the same checksheets where certain things are simply measured during the production process, things are always checked in the production flow and so on. And when I get the glider, it's checked again on a sampling basis, and ultimately, if anything is noticeable in the flight behavior, then it's looked at anyway. That's clear. Then they start measuring the leading edge, trailing edge, internal parts, the lines, and so on. So, it's usually the lines,

[01:00:14] but normally there's nothing, and when the glider goes for certification, once it's finished, it's measured again anyway to record the status of everything. Because the glider is then stored as a reference model at the certification body, so I can't go back and check anything later. Unless I say, please take it out again and I want to check something, but that would be way too much of a hassle. That means before the glider leaves, it's really checked and measured again very meticulously.

[01:00:39] and recorded to ensure that all production gliders are the same as the prototype, i.e., the certification glider. That's why it's called type certification. A prototype is certified and all production gliders should then be identical to it.

[01:00:52] **Lucian Haas:** When you design these different types of gliders, is there a sort of favorite class for you, where you say, "the real performance gliders, that's the challenging or appealing part," or could it also be that you say, "actually, the ENA is almost more fun because I can go wild more there," or whatever?

[01:01:12] **Stephan Stiegler:** So let's flip it around, there are such things as hate gliders.

[01:01:16] Hate gliders? What is a hate glider to you? Not hate gliders, but they're relatively bumpy, let's just say. That's the classic, that's a tandem, because it's just very demanding because you always need two people to fly. You already have double the manpower going into it and double the power and the maneuvers, of course you need much more safety

[01:01:43] provide for, that you test over water and so on. And the maneuvers, the testing isn't really fun anymore, you're just physically completely exhausted after two or three test flights because it requires so much strength and the thing, even if it's not bad, it's just so brutally exhausting and nobody really likes it. Do you test all your gliders too? Yes. Okay. And I say, nice with you, what I like to do, those are maybe more like special gliders, because then it's actually more about the fun factor and sometimes you look at, okay, what else can really be done. So Susi is already quite funny,

because they are really just simple in terms of safety anyway,

[01:02:29] like a heavy-duty glider for example, but you just load up whatever goes up from the payload. So these are ultimately gliders that are sometimes overloaded by 50 kilograms over the target weight. And they still work. And then with a speed that is insane, like with the smallest size, full throttle, you hit it and it goes 70, and you know you have to pull it down, then it's maybe not so much fun anymore.

[01:02:55] Do you do it? Yeah, yeah, we do. And then it happens, like it happens so suddenly—a crash happens in a fraction of a second, nothing happens, but it's just so energetic, like, you always have that "Aha" moment, "Aha, yeah, that's not working," but it happens so fast you can't even intervene. It doesn't happen that fast. And it's still fun because those things are just so cool and they're really fun to fly.

[01:03:28] **Lucian Haas:** How do you actually come up with the idea of a design like the Loco, meaning building a Susi as a two-liner?

[01:03:35] **Stephan Stiegler:** Yeah, the idea was actually, we had the C-glider in wood as a two-seater, a two-seater, and I think the Susi wasn't in the design process at that time, let's say. And then I thought to myself,

[01:03:51] couldn't we make a two-liner Susi? And then I said, I'll just try it out now to see if it works. Because in the end, yeah, let's see, I'm interested in what comes out. And it actually worked quite well right away. And then the question was, does anyone need that? No, not really. No, not really. What is the glider there now? But we still have it anyway

[01:04:16] **Lucian Haas:** brought to market. Yes,

[01:04:18] **Stephan Stiegler:** because we said, okay, we're doing this now because we can. And the goal was already to build the fastest glider, the one with certification, so it really goes. That's why we even went down one size again, to a 16 instead of an 18. And then we really looked, okay, is something like this certifiable? And then we said, yes, it's certifiable, it works, so we're just doing it. But we thought, we really asked ourselves for a long time, what is this glider good for? And in the end, you actually already cover everything else with the Susi and so on. But what am I building this glider for? Well, I'm taking it myself, I'm taking it myself for hike and fly. So I'm actually taking it instead of the Susi. It's interesting if I just have more speed and the glider is one step above, it's just, it is a bit heavier,

[01:05:07] It's always a compromise, but I actually like it even more than the Susi. Yeah, and we just really went for it, like, shit, we're doing this now just because we can. So we just took one size down and saw what was possible regarding top speed, and since it's doable, we just went for it.

[01:05:26] **Lucian Haas:** Does something like that also stroke a designer's ego, to say, I have the fastest approved glider now?

[01:05:36] **Stephan Stiegler:** I don't think it's about what becomes the fastest, but I think it's more about doing something that no one else has actually done.

[01:05:45] Yeah, you just do things that maybe others haven't even thought about. So, thinking a bit outside the box. We just do something completely different.

[01:05:57] **Lucian Haas:** Is the Loco even being bought at all? Because you're saying, does anyone actually need it? So are there a lot of people who say, I don't need the glider, but I'm buying it anyway?

[01:06:06] **Stephan Stiegler:** Yeah, yeah, sure. I mean, it's not a mega best-seller, but it actually sells quite well. And it has its advantages, thanks to its stability and speed. So many people are using it now for things like thin-air flying. Or I use it for hike-and-fly.

[01:06:25] **Lucian Haas:** This mindset of saying, okay, we'll do it too because we can. Was that also part of why you said with the Volt 4, I know I can build an ENC two-liner, so I'll just build the first one that hits the market?

[01:06:41] **Stephan Stiegler:** Yeah, with the Volt, it was a bit different. But I think that's a fundamental E-Design attitude. It's where we started and why Martin and I actually started the company. Because we just saw that at the

company where we worked before, where we were a bit set in our ways, you couldn't really move things much anymore. And it was all so run-of-the-mill. But we had so many more ideas. Yet we weren't able to implement them anymore. And that's why we actually started our own company. And that's why I think E-Design works quite well, because we already think a bit outside the standard, outside the box, and just do things that others don't even think about. Or say, is that profitable yet? Or does it make sense?

[01:07:23] And we just say, yeah, okay. But it works. And I'm saying, we've done things that we simply built for ourselves right from the start. I built the Susi for myself at the beginning because I wanted something small and light that we could handle well. And not just something I'd quickly fly down. We did that with the Ronin and the Ufo too. But the Susi, that was actually an idea for personal use; I wanted to make something like that. And I knew, okay, I'm a designer, so I'll build myself something like that. And then it worked well, and then you bring it to market and it develops. And I think that's a good approach. You don't always have to do everything by the book. You also do B-Shop-City and so on.

[01:08:07] And that was my job. There's still much more to do. And I think that's the approach we've taken from the very beginning. With the Volt, the first two-liner, the N-change with the falcon lines in the C-class had already been decided a long time ago. It was just a matter of when it would be published. And then it was only a matter of time until the first one came out. It actually really surprised me that we were the first ones for a whole year. That was actually what surprised me the most.

[01:08:43] And I wasn't entirely sure about the question of whether the new Volt successor should be a two-liner or a three-liner. I mean, we were working on a three-liner and a two-liner simultaneously. The thing was, the two-liner worked before the three-liner. We wouldn't have been that far along with the three-liner. But the two-liner actually worked well from the start. And that's why we basically released it, because we said, okay, it's finished. It works. So, is it a risk or whatever? For us, it was actually a logical thing. But the question was just, how long will it actually take? I mean, a two-liner comes out in the C-class, and how long does it take until it's accepted by the pilots? And I think,

[01:09:29] it actually went relatively quickly. But I was actually surprised that the competition took so long in the end and didn't follow suit.

[01:09:41] **Lucian Haas:** There was also the consideration of saying, we can at least be the first, right? So from a marketing perspective or something, like, okay, for the Dubai Cup, we'll just present the thing. And we know from what we're hearing right now, we'll almost certainly have a world premiere in this way to generate a lot of attention. That we push it a bit in that direction? That

[01:10:03] **Stephan Stiegler:** was definitely in the background, yeah. That you say, okay, let's see how quickly we can get moving. Because I know once he's finished, okay, let's make sure no one else gets their hands on it on their own. That we can say that, that's clear.

[01:10:15] But yeah, we probably stressed ourselves out a bit unnecessarily, because we wanted to be the only ones for a year. But there are probably advantages to being the only one, right? Yeah, we sold very well in that year. I mean, the number of Volts we sold was truly insane.

[01:10:32] **Lucian Haas:** And now you've released the new Volt, Volt 5, after only two years. If you look at it, from Rise 4 to Rise 5, I think there were almost four or five years in between. And now from Volt 4 to Volt 5, only two years. Why only two? Is that something where you say, okay, now everyone else has a two-liner too, and then we put one on top and are ahead again? Or what's the idea there?

[01:10:54] **Stephan Stiegler:** Yeah, there were already a lot of things they've been throwing in there. Basically, it's like saying, okay, the flight times of the gliders are now tending to get longer because, in the production range, there's not that much happening in terms of performance anymore. We're now working more on general behavior and practical performance, as we talked about before. And with the Volt, we were basically the only ones for a year, and then everyone else caught up. And then all the comparisons started. The Volt was certainly still comparable in terms of performance even after a year, even if the others were out there. But at the same time, we've been developing a D-glider for a year already, and even before that. And there, we've again...

[01:11:39] **Lucian Haas:** With the Hero

[01:11:39] **Stephan Stiegler:** Is that the 2, right? With the Hero 2, yes. And we discovered so many things there that

[01:11:45] ...brought back some things in terms of performance, especially in the top speed range. And then that actually became relatively logical for us. I'm trying that out with the Volt now as well. And that worked on the Anibar, and then we said, okay, now we're bringing out a successor, and then we know, okay, now we're really top-level for several years. And what did you change there? A lot of it was about voltage curves in the glider. So the magic inside, like? The magic inside kicked in again, yeah.

[01:12:18] **Lucian Haas:** And there, you can say you're not simulating those stress distributions very much. You can't even do that now...

[01:12:25] **Stephan Stiegler:** not simulate so much, because the question is whether you'd even notice that much of a difference in the CFD. But these are practical effects. The glider behaves differently in practice; it has a different response. So if you were flying in calm air, doing glide comparisons, you can barely test anything. There's no difference. But as soon as the air starts moving, one thing flies and suddenly the other pulls away. That's it. But

[01:12:58] **Lucian Haas:** If you say, okay, I noticed this with the Hero 2 during development, and the other stress distribution in the glider improves it so much. Now, the Volt 5 is constructed differently than the Hero. So maybe the number of cells and other things. Can you really say that this stress distribution—if you don't simulate it that way or whatever—can I really transfer that from one glider concept to another concept? And how do you transfer that? Is it a gut feeling where you say, "Now I know where I need to put a stress band" or whatever specific thing you did there?

[01:13:32] **Stephan Stiegler:** Yes, certain things can be really well transferred to other things. And then it pulls through all the gliders like a common thread in the end. And that's then the next revolution. And depending on what comes into the new pipeline now, it then sucks everything back in again.

[01:13:49] **Lucian Haas:** You just said that in terms of performance, not much is happening anymore. You can still do things, like in terms of handling and so on, where things are still happening. And what is it like as a designer when you notice that we're actually slowly reaching a plateau with the paraglider? Do you even see it that way?

[01:14:10] **Stephan Stiegler:** Yes and no. Because you keep asking yourself: how do I make this even better now? And then somehow, you do make it better again. You keep squeezing something out of it over and over. So, until now, everything has still somehow gone better. That's just how it is. You think, okay, you have the body, it has resistance, you have the lines, the resistance, I can't get rid of anything else. How am I supposed to achieve it so that, purely from the technical data, how is it supposed to go better? That's always the basic question. But nevertheless, you keep optimizing, and yes, every generation is still, after all, an improvement over the current generation.

[01:14:55] Even if the leaps might not be as big as they used to be, they're still there. How do you stay creative? I think it's always about flow, and like I said, I believe the progress in development is simply driven by problems, because you're always looking for solutions to certain problems or processes.

[01:15:20] And every solution moves you forward a bit. So, that's what actually challenges me. So let's come up with an idea ourselves. For example, our special features, like right now,

[01:15:34] ...are completely different things, but most things actually come out as solutions to problems. And those then have a benefit that influences other things in a positive way. And then you have progress again. But you really have to be very creative to keep solving things all the time.

[01:15:56] **Lucian Haas:** Have you ever gotten tired of constantly having to develop something new? Like, saying, come on, this High-B glider actually flies well, it works. People, there's really nothing more to it. That's enough now.

[01:16:11] **Stephan Stiegler:** Yes, if you basically look at most gliders on the market, you have to say, okay, what more do you want? The gliders all perform well, they work well, they have good passive and active safety depending on the class. What more do you actually want? But still, the market always expects something new. You can have a glider for four years and it's still super good, but it won't sell properly anymore. You have to... our time always lives on renewal in

the end. That's... at some point, it's going to get really difficult, I'd say.

[01:16:48] **Lucian Haas:** But is that a motivator for you, or is it also sometimes a burden, having to say, I have to bring something new?

[01:16:55] **Stephan Stiegler:** It can be both. Sometimes the glider is really annoying when you know, okay, no matter what you change, it doesn't change anything. You sometimes have such stubborn prototypes where you think, I really don't like this anymore. I'm throwing the whole thing out. I don't know what I'm doing. It just won't cooperate. That can definitely happen.

[01:17:16] But it's all the more wonderful when you really

[01:17:20] continuously optimize things and solutions

[01:17:24] it solves it in the end and you see, okay, you're moving something. When you then move forward, keep going, and then you have the final product at the end, the finished glider, and then you know, wow, it really turned out... awesome, I really like it myself. That's what you experience as a designer and test pilot, and it's what draws your energy out. Those are the last 5%, so to speak.

[01:17:47] **Lucian Haas:** What has paragliding and designing taught you about life, or for life?

[01:17:54] **Stephan Stiegler:** Yeah, you can't really take anything for granted or assume that

[01:18:00] if you've done something and you assume that the next thing will work the same way. You have to do it every single time again... I mean, it's not starting over from scratch, but you can't take anything for granted. You have to constantly work at it. Just like you work at yourself. It's a constant

[01:18:22] process that never ends. You always have to look ahead. Always look ahead, never stop. As soon as you stop and stand still, you don't really go backwards.

[01:18:32] **Lucian Haas:** What would you like to design sometime?

[01:18:37] **Stephan Stiegler:** Do you mean a paraglider or something completely different? The question is open.

[01:18:47] Nothing comes to mind right now.

[01:18:50] So direct. Well, there are a lot of things coming up soon. Let's call it standard work. Also some really interesting things, but we're really well-served when it comes to things that are completely outside our current scope. I'd say. But who knows what's coming tomorrow. It depends on us again. It's a crazy idea or something. And then you think to yourself, yeah, why not? Let's just try it. Where do you find your peace?

[01:19:21] At

[01:19:22] **Lucian Haas:** Whether on the mountain or during training, yeah.

[01:19:27] Now I just let the peace stand. I noticed it.

[01:19:32] Stefan, thank you for the very in-depth conversation about all sorts of things, from life attitudes and training for Hawaii to a lot of background information on paraglider construction. I really enjoyed talking with you. I hope the people who listened or are still listening also enjoyed it, and I think it's great how much effort you put into optimizing yourself, but also into optimizing your gliders. Thanks for that.

[01:19:58] **Stephan Stiegler:** Thanks for the interview. I hope you enjoyed it.

[01:20:07] **Lucian Haas:** That was Podz-Glidz episode 148 with Stefan Stiegler. Further links can be found in the show notes on the Gleitschirm-Blog Looglights. Podz-Glidz is the podcast by Looglights. You can subscribe to it on all the usual podcast platforms. There is a new episode every 14 days. And if you don't want to wait that long, feel free to browse the archive. You can already find over 150 hours of interesting conversations about the cosmos of paragliding in there. As a freelance journalist, I invest a lot of time and work into Podz-Glidz and Looglights. However, that's only possible if my listeners and readers support me financially. Are you already on board? You can choose whatever amount

you'd like to give as a supporter.

[01:20:54] If you're unsure, my non-binding suggestion is 60 euros a year. That's only 5 euros a month. I think that's a very fair offer for so much up-to-date and in-depth information and entertainment surrounding the most beautiful hobby in the world. You can find all the info on how your contribution reaches me on the website looglights.blogspot.com. There's a menu item called Support. Looglights is spelled l -u -g -l -i -d -z. I want to say thank you to all the supporters. See you soon. Don't fall from the sky. Ciao.

Français

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

Show notes

Ce qui motive le concepteur Airdesign-Konstrukteur Stephan Stiegler – que ce soit au triathlon ou dans la construction de parapentes

Imagine que ton médecin te dise que tu as en fait besoin d'un nouveau genou parce que le cartilage est manquant. Mais tu ne l'écoutes tout simplement pas. À la place, tu commences à t'entraîner, et six ans plus tard, tu franchis la ligne d'arrivée en tant que finisher lors du célèbre Ironman Triathlon à Hawaï – et ce, avec plus de 50 ans.

Peut-être vous demandez-vous maintenant ce que cette histoire a à faire dans un podcast sur le parapente ? C'est l'histoire de Stephan Stiegler.

En 1995, à l'âge de 26 ans, Stephan est devenu champion du monde de parapente. Plus tard, il a conçu des voiles pour notamment UP. En 2011, il a fondé avec Martin Gostner la marque Airdesign et l'a transformée en l'un des acteurs majeurs du marché. Il y a deux ans, il a lancé sur le marché le Volt 4, le premier biplace EN-C.

Ce qui l'anime et le motive dans sa vie, c'est le sujet de ce 158ème épisode de Podz-Glitz. Nous parlons de thèmes tels que l'ambition sportive, la concurrence, le dépassement des limites personnelles et l'importance de se surpasser dans le cadre de ses propres capacités souvent sous-estimées. Et bien sûr, il s'agit aussi de la question de savoir comment ces thèmes se retrouvent dans le quotidien de Stephan en tant que constructeur de parapentes.

Stephan raconte à quel point il est difficile d'améliorer encore les voiles actuels, comment le travail constant sur les problèmes permet pourtant de réaliser des progrès réguliers, et ce que cela implique que de plus en plus de voiles de parapente portent des Winglets sur les ailes extérieures.

Podz-Glitz et le blog de parapente Lu-Glitz se financent uniquement grâce aux contributions des auditeurs et lecteurs. Es-tu déjà un contributeur ? Toutes les infos sous :

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

Musique :

Piste : That's the one | Artiste : Ryan McCaffrey, Go by Ocean

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=pPdql6rAtUo>

Liens Lu-Glitz :

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

LIENS vers Stephan Stiegler :

- Airdesign : <https://www.ad-gliders.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/stieglair>

Transcript

[00:00:04] **Stephan Stiegler:** Chacun de nous sait très bien ce qu'il ne sait pas faire et c'est bien là notre problème, parce qu'on s'auto-limite dans notre tête alors que c'est en fait possible. Je me suis prouvé à moi-même que c'était possible et j'ai fini par comprendre comment je me voyais réellement. Et si je généralise maintenant, on s'auto-limite parce qu'on ne se sent tout simplement pas capable ou parce que notre tête nous dit que ce n'est pas possible. Et une fois que tu as surmonté ça, une perspective s'ouvre à toi, parce qu'avant, tu ne pouvais rien faire, tu ne pouvais rien accomplir.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz,

[00:00:51] **Stephan Stiegler:** Des histoires de

[00:00:52] **Lucian Haas:** l'univers du parapente, aujourd'hui avec Stefan Stiegler et je suis Lucian Haas.

[00:01:05] Imagine que ton médecin te dise que tu as besoin d'un nouveau genou parce que le cartilage manque, mais que tu ne l'écoutes tout simplement pas. À la place, tu commences à t'entraîner et six ans plus tard, tu franchis la ligne d'arrivée à Hawaii lors du célèbre triathlon Ironman en tant que finisher, et ce, avec plus de 50 ans.

[00:01:29] Peut-être vous demandez-vous ce que cette histoire a à faire dans un podcast sur le parapente. C'est l'histoire de Stefan Stiegler. En 1995, à 26 ans, Stefan est devenu champion du monde de parapente. Plus tard, il a conçu des ailes pour Yuppier, entre autres. En 2011, il a fondé la marque avec Martin Gostner. Il l'a transformée en l'un des acteurs majeurs du marché. Il y a deux ans, il a lancé le Volt 4, le premier liner ENC2 sur le marché.

[00:02:03] Ce qui l'anime et le passionne encore dans sa vie, c'est le sujet de ce 158e épisode de Podz-Glitz. Nous parlons de thèmes comme l'ambition sportive, la concurrence, le dépassement des limites personnelles et l'importance de se surpasser dans le cadre de ses propres capacités, souvent sous-estimées. Et bien sûr, il s'agit aussi de la question de savoir comment ces thèmes se retrouvent dans le quotidien de Stefan en tant que concepteur de parapente. Stefan raconte à quel point il est difficile de rendre les ailes actuelles encore meilleures, comment le travail constant sur les problèmes finit par créer du progrès, et ce que cela implique que de plus en plus de parapentes portent désormais des winglets sur les ailes extérieures.

[00:02:52] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. On verra comment faire dans le prochain épisode. Pour savoir à quel point c'est simple, c'est sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page "Fördern".

[00:03:10] Stefan, on a presque le même âge. Tu as 55 ans, j'en ai 54, mais tu as une longueur d'avance sur moi. On peut maintenant te qualifier officiellement d'Iron Man. Oui, oui, c'est vrai. Qu'est-ce qui t'a...

[00:03:26] **Stephan Stiegler:** Qu'est-ce qui t'a poussé à aller à Hawaï à cet âge ? En fait, rien du tout, au final. C'est arrivé plus ou moins comme ça. Mais ça a commencé il y a, disons, cinq ou six ans. Je n'ai jamais été quelqu'un de peu sportif, contrairement à la plupart d'entre nous. On va à la montagne ou je ne sais quoi. Mais on a toujours l'impression que c'est si fatigant. À l'époque, je suis monté à la montagne avec un pote et il s'entraînait avec un coach pour les X-Alps. Je l'ai accompagné une fois et j'ai réalisé à quel point j'étais mauvais en endurance. Il s'élançait sans que ce soit rien. Le coach, Flo, disait toujours : "pas si vite, pas si vite". Et moi j'étais déjà en mode "je n'en peux plus, je n'en peux plus". Et là, je me suis juste tourné vers le coach et je lui ai dit : "hé, on ne pourrait pas faire quelque chose ?"

[00:04:12] Qu'on se dise simplement : d'accord, on va faire un test d'effort et commencer ça de manière un peu plus sérieuse. Et c'est ce qu'on a fait. Et au final, tu te rends compte que tu as fait tout de travers toute ta vie au niveau de l'entraînement. Parce qu'on a toujours en tête qu'on sait que si on veut progresser, il faut s'entraîner plus dur, plus intensément. Mais en fait, c'est complètement faux. Tu t'entraînes... tu t'entraînes principalement sur beaucoup de bases, dans la zone d'endurance fondamentale. C'est super bon pour la santé. On pourra peut-être y revenir plus tard. Et grâce à ces bases, toute ta capacité de performance augmente, et c'est seulement sur cette base que l'intensité vient se construire.

Ça veut dire que 80 à 90 % de ton entraînement, tu le fais en fait uniquement en endurance fondamentale. Donc, c'est plutôt facile. Et les derniers 10 à 20 %, c'est là que tu fais des intervalles, des trucs rapides ou vraiment quand tu commences à être à bout de souffle.

[00:05:02] Vu comme ça. Et oui. Ça a fini par fonctionner. Mais c'était en fait juste en arrière-plan, en quelque sorte. Je me disais : OK, je vais avoir plus de facilité à monter une montagne et j'ai une condition de base qui fait que tout ça ne me semble plus si difficile. Et ça a déjà beaucoup, beaucoup changé à l'époque, parce que j'ai su, OK, comment ça marche. Et puis un jour, mon entraîneur m'appelle et me dit : « Dis donc Stefan, j'ai maintenant un entraîneur pour l'Ironman en triathlon. Maintenant, je pourrais t'entraîner pour le triathlon. Tu ne veux pas commencer ? » Oui, pourquoi pas ? Le truc, c'est que je ne pouvais pas courir un seul kilomètre. Parce que j'avais des problèmes aux genoux. Je ne savais pas nager. Et pour le vélo, à cause des genoux, ça n'allait pas vraiment non plus. La rotule me faisait toujours mal parce que je n'avais plus de cartilage en dessous. Je me suis dit : « Ouais, c'est un super défi. »

[00:05:48] On va essayer. Et ça a commencé par la distance moyenne. Et tu as toujours l'objectif devant toi et tu te dis que tu n'y arriveras jamais. Que c'est impossible. Et puis, tu y arrives quand même. Et après ça, c'est en fait toujours possible. Et ça devient de plus en plus... ça devient de plus en plus facile. Évidemment, la condition physique s'améliore avec les années. Ça devient toujours plus facile. Et tu repousses tes limites. Et là, j'ai fait ma première distance moyenne. La deuxième, la troisième. Et là, tu te dis déjà : « Bon, on fait quoi maintenant ? » Ce n'est plus un défi. Oui, et alors arrive bien sûr la discipline reine, l'Ironman, la longue distance. Donc presque quatre kilomètres de natation, 180 kilomètres de vélo et ensuite un marathon. Et par-dessus tout, courir. Et là, tu te retrouves encore devant toi et tu te dis : « Je n'y arriverai jamais. »

[00:06:35] Jamais. Comment ça peut marcher ?

[00:06:38] Mais là, tu fais le premier. Il était super dur, évidemment. C'était clair. Au marathon, à partir de la mi-parcours, je n'ai presque plus marché. Je me suis dit : je vais finir ça. Je vais finir ça. Et puis je me suis dit : ouais, je peux pas laisser ça comme ça. Je dois recommencer. Je peux faire mieux. Et c'est comme ça que ça a commencé, en fait. Et depuis des décennies, je suis devenu de plus en plus performant. Et maintenant, dans ma catégorie d'âge, je suis vraiment toujours parmi les meilleurs. Top 10, tout le temps. Toujours dans le truc. Et cette année, j'avais encore des comptes à régler avec Langfurt, parce que j'ai essayé ces trois ou quatre dernières années. Ça n'a jamais suffi. Et je me suis dit : OK, je le fais cette année. Et puis l'entraînement au printemps s'est si bien passé que je me suis dit : hm, je pourrais sortir un bon temps. Enfin, on verra où en sont les listes de résultats et quels sont les temps de qualification pour Kona.

[00:07:28] Et puis je me suis fait le calcul et je me suis dit : « OK, Stefan, si c'est le cas, il faut vraiment mettre les gaz. » Oui, on va voir. Et tu vois, j'ai vraiment obtenu un créneau. Et je me suis dit : « OK, alors tu le fais. » Et c'est comme ça que je suis parti pour Kona, j'ai pris l'avion aussi. Et au final, ce n'était pas tout à fait mon objectif, mais on s'en rend compte une fois sur place : les gens qui se qualifient vraiment pour Kona, ils sont déjà au niveau de performance, c'est vraiment le top. Et ils vivent tous pour l'esprit de la chose, et tout ça. On absorbe tout ça. Et on ne peut pas l'imaginer si on ne l'a pas fait soi-même. Mais on absorbe vraiment tout ça. On le vit. Et on ne l'oubliera jamais, jamais. Je dis toujours, dans notre société actuelle, si on généralise,

[00:08:18] chacun de nous sait très bien ce qu'il ne sait pas faire. Et c'est là notre problème, parce qu'on s'auto-limite dans notre tête alors que c'est en fait possible. Et je me suis prouvé à moi-même que c'était possible. Et j'ai aussi fini par comprendre comment je me voyais moi-même, si on généralise encore un peu. Parce qu'on ne se donne tout simplement pas les moyens. Ou alors la tête dit que ça ne marche pas. Et quand tu as surmonté ça une fois, une perspective s'ouvre à toi. Et tu te dis : « Ah oui, tout est possible. Tu peux tout faire. » Et tu ne peux pas seulement l'appliquer au sport, mais à toute une vie, tu peux transposer ça. C'est vraiment comme une philosophie de vie. Et sous cet angle, j'ai tiré énormément de ma propre attitude ces dernières années,

[00:09:04] C'est une attitude face à la vie, et ainsi de suite, la santé et tout le reste, j'en ai tiré énormément et je me suis dit que ça me plaît, que je veux continuer sur cette voie.

[00:09:18] **Lucian Haas:** Je veux revenir un cran en arrière. Juste pour comprendre, aussi par rapport à la chronologie. Tu as dit qu'il y a cinq ou six ans, avec cet entraînement où tu t'es lancé à la montagne et que tu as réalisé que tu ne suivais plus. Est-ce que tu es vraiment passé de zéro à l'Ironman en seulement six ans ?

[00:09:37] **Stephan Stiegler:** Oui. Waouh. Et en plus, il y avait ces problèmes physiques, tu sais, quand tu vas chez le médecin et qu'il te dit que ta rotule est foutue, que tu n'as plus de friction, donc pas de cartilage, que ça frotte, que ça devient sec. Là, on doit injecter de l'acide hyaluronique ou il m'aurait déjà proposé un nouveau genou il y a 15 ans. J'aurais été trop jeune pour ça. Et j'ai probablement dit, parce que je suis un chien têtu, non, on ne fait pas ça. Mais depuis, ça va à nouveau. On voit bien l'influence du corps, de la tête. Donc là, je veux y aller. Si on prend l'extrême inverse, c'est que tu vas chez le médecin, on te raconte un diagnostic et ça s'installe dans ta tête, au point que le corps finit par faire pareil. Imagine, tu fais le complet inverse, tu vas chez le médecin.

[00:10:23] Bien sûr, c'est physique, tu as la radiographie et tout le reste.

[00:10:28] Mais là, tu ne l'acceptes tout simplement pas et tu te dis : non, je change ça maintenant.

[00:10:34] Et apparemment, ça ne m'est pas arrivé qu'une seule fois, mais souvent. Pour mon dos aussi, il y a 20 ans, ils voulaient déjà me le fixer. J'ai dit non, pas question. Si je réfléchis maintenant avec toutes les expériences que j'ai faites et à la façon dont l'esprit, donc la tête et le corps, fonctionnent réellement ensemble,

[00:10:54] Et ça, apparemment, ça ne m'est pas arrivé qu'une seule fois, mais plus souvent. Pour mon dos aussi, il y a 20 ans, ils voulaient déjà me le fixer. Là aussi, j'ai dit non, certainement pas. Si je réfléchis maintenant avec toutes les expériences que j'ai faites et comment l'esprit, donc la tête et le corps, fonctionnent en fait ensemble, alors j'en arrive en fait à la conclusion que nous nous limitons énormément nous-mêmes sur le plan de la santé ou que nous nous rendons nous-mêmes malades. Et c'est là que, si tu faisais quasiment l'inverse, tu pourrais te guérir toi-même exactement de cette manière.

[00:11:12] C'est ce qu'il faudrait faire. On peut s'y pencher.

[00:11:15] **Lucian Haas:** Ça veut dire que le meilleur médecin serait celui qui viendrait et qui dirait : « Ton genou est foutu, commence à t'entraîner pour un triathlon. » Dans le pire des cas, ce n'est pas forcément nécessaire.

[00:11:24] **Stephan Stiegler:** Mais en fait, il s'agit vraiment d'avoir une image en tête et de devoir la changer, au final. Tu dois te dire : d'accord, je veux lutter contre ça. Je suppose que, d'accord, je sais que c'est une maladie ou que quelque chose ne fonctionne plus dans mon corps ou quoi. Mais tu dois d'abord l'accepter, et ensuite tu changes ça. Et il faut que tu aies la volonté de travailler dessus et de rétablir les choses. Et puis, curieusement, ça marche aussi. C'est mon expérience. Et je pense qu'on s'est complètement éloignés de ce point de vue, surtout ces dernières années. Ça va complètement dans la mauvaise direction. Les gens ne font plus que courir chez le médecin, à la pharmacie. Pour chaque petit bobo, on prend un médicament. Pour les effets secondaires, on prend un médicament ou autre chose.

[00:12:09] Mais au final, on oublie complètement la base de la santé, le fait qu'il faut d'abord s'occuper de sa santé. Et le dernier recours, quand ça ne va plus, c'est bien sûr que la médecine entre en jeu. Mais en ce moment, c'est exactement l'inverse. Tout le monde va immédiatement quelque part pour obtenir une solution, parce que c'est le chemin le plus facile. Mais travailler sur soi-même ou changer les choses à la base, apparemment plus personne ne le fait. Et c'est en fait triste, parce qu'on voit que la société devient de plus en plus malade. Et il ne s'agit pas seulement de vivre plus longtemps, il s'agit d'avoir des années de vie en bonne santé, non ? Tu veux rester vieux et en bonne santé, et pas finir par dépendre de quelqu'un ou quelque chose.

[00:12:54] Et je pense que la solution, c'est vraiment juste de rester actif. Il ne s'agit pas forcément d'être un Ironman. Ce qu'ils font là, c'est une tout autre histoire. Parce que là, on parle plus de se fixer des objectifs, de les atteindre, de progresser et simplement de rester actif. C'est totalement individuel. Chacun peut se fixer ses propres objectifs. Mais la base de mon opinion, mon truc à moi, c'est simplement le mouvement et l'alimentation. Ce sont les deux piliers fondamentaux de la santé. Et seulement après, on peut regarder plus loin si quelque chose se présente. Enfin, il faudrait un peu inverser toute la démarche. Mais je sais bien tout ce qui s'est passé ces dernières années avec la panique, la création d'angoisse et tout le reste.

[00:13:41] Tout le système de santé s'est complètement inversé. Et il n'y a plus rien d'autre qui compte. À mes yeux, c'est très triste, je dois dire. Et ce serait absolument salvateur si on pouvait faire bouger beaucoup plus de gens dans toute la société, si on se repliait vraiment sur les bases de la santé. Des choses qui sont bonnes pour la santé, comme le mouvement avant tout, mais pas un mouvement épuisant. C'est d'ailleurs ce que j'ai appris au tout début pour m'entraîner et progresser : ne pas s'entraîner intensément. S'entraîner tranquillement. C'est pour ça que je dis, par exemple, que les vélos électriques sont ce qu'il y a de mieux. Parce qu'avec moins d'intensité, on bouge tout simplement. C'est exactement ce dont le corps a besoin. Et il y a tellement d'études maintenant. Et peu importe s'il s'agit d'études sur la santé ou de haute performance, là

[00:14:31] on arrive toujours au même résultat. L'activité physique à faible intensité est bonne pour la santé, pour le sport, pour la performance, pour tout.

[00:14:38] **Lucian Haas:** Alors, le Hike and Fly, on pourrait probablement appeler ça un sport de santé, parce qu'on monte en montagne assez tranquillement et qu'on a ensuite un beau vol pour l'âme pour redescendre.

[00:14:50] **Stephan Stiegler:** Exactement, c'est le deuxième aspect : on absorbe en fait toutes les énergies de la nature. C'est ça qui est apaisant dans les montagnes, quand tu es là-haut, tu ressens ça, et ça te recharge vraiment énergétiquement. Mais là, on en perd peut-être un peu. Comme je l'ai dit, l'un ou l'autre ne le ressent pas ou ne le perçoit pas, mais tu sens quand même l'effet. C'est pour ça qu'on le fait, en fait. Ou comme je disais, pour moi c'est

[00:15:16] **Lucian Haas:** c'est presque une méditation parfois, surtout quand je voyage seul. J'adore faire ça, puis rester assis là-haut, et même pour le vol, je n'ai pas forcément de grands objectifs sportifs, mais beaucoup de choses sont vraiment liées à l'absorption de la nature, au plaisir, au fait de sortir de ma tête, puisque je suis d'habitude quelqu'un de très cérébral, et de savoir, d'accord, j'ai maintenant vraiment déconnecté mon cerveau pendant deux heures.

[00:15:40] **Stephan Stiegler:** Et puis, il y a aussi le fait que tu traverses tout ce stress. Tu traverses tout ça en bas, dans la vallée. Ça veut dire que tu te déconnectes vraiment, tu laisses toute l'angoisse, le stress, toutes tes tâches, tout ça reste en bas dans la vallée. Et toi, tu es en haut.

[00:15:53] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est quelque chose que tu dirais avoir redécouvert ces dernières années avec ton entraînement et tout ça ? Ou est-ce que tu l'avais déjà avant ? Ou est-ce que tu dirais : « Purée, ce que je viens de redécouvrir pour moi, aussi sur le plan physique et de la santé, j'aurais aimé l'avoir aussi quand j'étais jeune » ? J'ai

[00:16:16] **Stephan Stiegler:** j'ai toujours perçu ça, mais là, je le ressens encore plus, beaucoup plus intensément, parce que je sens davantage et je peux mieux m'en servir. Il y a dix ans, je me suis fracturé la cheville. C'était une histoire vraiment stupide. Après l'atterrissage, un passager est tombé sur mon pied et celui-ci s'est mis à 90 degrés vers le bas. C'est bête et c'est une blessure très grave. Et du coup, bah... En Autriche, on a la rééducation typique où, en principe, on met un plâtre, donc une fois, on m'en a mis un.

[00:16:52] Oh, je ne suis pas fan. Je ne pense que personne n'aime vraiment ça. Et je me suis un peu renseigné, à l'international, parce que j'ai beaucoup d'amis et, par hasard, beaucoup sont kinésithérapeutes, médecins et ainsi de suite dans d'autres pays. Et ils m'ont dit : « Bah, pas question, un plâtre ou je ne sais quoi. On doit faire comme ça et comme ça. » Alors j'en ai tiré mes propres conclusions. Après quelques semaines seulement, je me suis coupé mon plâtre moi-même. Et puis, j'ai commencé la rééducation tout de suite. Je n'ai pas fait de kiné classique, mais je l'ai fait sur une base énergétique, genre ostéopathie. Et c'est comme ça que ça s'est passé, pour évacuer le choc, changer l'image, encore la même chose. Et rétablir les énergies, pour que les capacités d'auto-guérison soient activées, en parallèle bien sûr avec de la kiné avec une charge mécanique et tout ça.

[00:17:38] Mais au final, ma récupération a été presque un tiers à la moitié plus rapide. Je me suis rétabli et j'ai pu remarcher plus vite que n'importe qui d'autre. Donc ça fonctionne. Pendant cette période, j'ai appris énormément sur l'énergétique. Ce qui nous entoure en réalité en permanence. Et on a en fait oublié comment l'utiliser. En fait, tout le monde peut le faire. Mais à cause de toutes les influences extérieures, on a simplement oublié à le percevoir. Et en fait, quand tu peux le percevoir, tu peux aussi l'utiliser. Et à cause de mon accident... je te le dis, il a presque dû arriver comme ça, parce que tout se reconstruit sur cette base. À l'époque, j'étais juste avant le burn-out.

[00:18:24] Oui, j'ai travaillé au moins 60 heures par semaine. J'ai tout emporté avec moi au lit, jour et nuit. La nuit, je concevais encore des aile en rêve. C'était la période de début de

[00:18:32] **Lucian Haas:** Air Design,

[00:18:33] **Stephan Stiegler:** ou quoi ? Oui, c'était au début. Si tu dis, il y a 10 ans

[00:18:35] **Lucian Haas:** ou quelque chose comme ça. Oui,

[00:18:36] **Stephan Stiegler:** Ouais, ouais. Tu as intégré la conception dans tes rêves. Et le matin, tu t'es réveillé et tu l'as mis en œuvre sur l'ordinateur. C'était vraiment, tu n'as plus déconnecté. Tu n'avais plus rien. Tu étais vraiment proche du burn-out. Et puis, un truc comme ça arrive. Et là, tu es allongé sur la brancard devant le bloc. Tu as encore ton téléphone à droite et tu veux encore en organiser quelques-uns. On doit encore faire ça et ça, et demain encore ça. Et là, j'ai éteint le téléphone. Ensuite, la porte s'est ouverte. Direction le bloc. Et là, je me suis dit : OK Stefan, maintenant c'est ton moment. Et c'est le moment où tu dois changer ça. Ouais. C'est arrivé. Tu as décidé ça à cet instant précis, pour toi. Ouais, ça ne sert à rien.

[00:19:22] Le pied doit bien guérir, non ? Non, c'est clair. Mais c'était

[00:19:24] **Lucian Haas:** comme le point de rupture. C'était un genre de...

[00:19:27] **Stephan Stiegler:** Le point de rupture, où tu t'es vraiment dit : « OK Stefan, ça ne peut plus continuer comme ça ». Et probablement, ça devait arriver comme ça, non ? Que ça se produise maintenant. Et beaucoup de gens disent alors : « Oh là là, tant de souffrance et des choses si dures ». Et je dis : non, c'est en fait la meilleure chose qui pouvait m'arriver. Parce que si ça ne s'était pas produit... Enfin, qui sait où j'en serais maintenant, non ? J'ai tellement appris après, j'en ai tellement tiré pour toute la suite de ma vie. Et je me dis : oui, probablement que ça devait être comme ça, non ? C'était un chemin douloureux. Mais j'utilise encore tellement de choses de cette époque qui me font toujours, qui font avancer toute ma vie maintenant, non ?

[00:20:10] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'aujourd'hui, tu ne risques plus de faire un burn-out. Est-ce que tu travailles aussi nettement moins ? Tu as dit que tu faisais 60 heures à l'époque.

[00:20:17] **Stephan Stiegler:** Oui, oui.

[00:20:17] **Lucian Haas:** C'est ça ? Maintenant, aujourd'hui, tu préfères aller courir, faire du vélo, nager, t'entraîner pour le triathlon et, en arrière-plan pendant que tu cours, tu penses à tes designs de aile ?

[00:20:26] **Stephan Stiegler:** Non, non, j'ai complètement arrêté ça aussi. Je fais bien la distinction maintenant quand je dois concevoir quelque chose. Bien sûr, on a encore des idées entre deux, mais on se dit en même temps : « non, pas maintenant, je ferai ça demain ». On sépare vraiment les choses. C'est une question de gestion du temps avec tout l'entraînement et le travail. Au final, je travaille maintenant, enfin physiquement, parce qu'en fait, je n'ai pas d'horaires de bureau en ce sens. Si j'ai quelque chose en tête ou une nouvelle idée, ça doit sortir, non ? Mais je le note peut-être ou je me dis : « d'accord, je fais ça demain, non ? ». Et c'est là que réside l'art de se dire : « d'accord, c'est le moment, il est cinq heures ou trois heures ou je ne sais quoi, et là, je continue demain ».

[00:21:11] En fait, mes horaires de travail se sont normalisés, disons. Ce qui est drôle, c'est que j'avance beaucoup plus maintenant qu'avant, quand je me stressais jour et nuit. Ça veut dire qu'avec tout ce stress, tu n'avances plus. Et maintenant, avec, disons, des heures de travail plus efficaces, mais moins d'heures de travail, j'avance bien plus qu'avant. C'est un effet assez amusant au final. Déconnecter entre les deux est aussi très important, non ? Pour ne pas toujours traîner ça avec soi. Pour juste se dire, d'accord, tu sépares bien les deux. Et quand je vais courir ou faire de la rando en montagne, non, je ne prends pas ça avec moi. Là, d'un coup, c'est autre chose.

[00:21:50] **Lucian Haas:** À quoi penses-tu quand tu vas courir, par exemple ? Tu penses à quelque chose ou c'est juste un flux automatique ?

[00:21:57] **Stephan Stiegler:** Non, c'est très différent, non ? Alors, en hike and fly, tu ne réfléchis pas énormément. Parfois tu te dis, ah, c'est beau là ? Ou alors tu penses à des ours ou un truc du genre, non ? Et puis tu te dis, ah, je n'y

arriverai jamais si je ne continue pas. Ce sont des histoires tout simples au final, non ? Et quand on monte, tu te réjouis déjà d'être en haut pour sortir ton en-cas, non ? Ce sont des trucs très basiques, non ? Mais rien de tout le reste. Pour l'entraînement par exemple, quand tu nages, tu te dis toujours, ok, la technique, ah, là je me positionne, ah, je le sens à nouveau. En fait, tu es plus occupé par la technique et ce genre de choses. Ou en courant aussi, ah, le pied fait encore de l'overstriding, ah, reconcentre-toi. Et puis tu as ton programme d'entraînement, comment tu voulais exactement le suivre avec tes zones, tes zones de performance et tout ça.

[00:22:42] En fait, tu es déjà hyper occupé de toute façon, non ? Du moins, sur ce plan-là.

[00:22:47] **Lucian Haas:** Est-ce que tu étais déjà comme ça avant ? En 1995, tu étais champion du monde et tout ça. À l'époque, pendant ta période de parapente très axée sur la performance, pour ainsi dire, est-ce que tu étais aussi bien organisé que tu l'es aujourd'hui avec le triathlon ? Est-ce que ça fait partie de ton tempérament ?

[00:23:04] **Stephan Stiegler:** Oui, je suis en fait quelqu'un de très structuré et d'organisé. Alors, dans mon bureau, ça a l'air vraiment catastrophique, mais je sais exactement où tout se trouve, tu vois ?

[00:23:17] Oui. Oui. Le chaos créatif. On peut déjà dire que c'est du chaos créatif. Enfin, je suis organisé et déterminé, on peut le dire. Pour le parapente, ça m'est venu assez naturellement dès le début et c'est pour ça que tout était toujours très logique pour moi. Je ne suis pas vraiment parti avec l'objectif d'aller quelque part pour gagner absolument, mais pour moi, c'était juste : OK, je fais ça, ça me plaît et je sais que ça se passe plutôt bien, non ? Donc le résultat, c'était en fait, oui, le résultat était en fait une sorte de conséquence qui arrivait toujours d'elle-même, non ? Et je pense que c'est là qu'il ne faut pas se mettre trop de pression soi-même, parce que, oui.

[00:24:02] **Lucian Haas:** De quoi es-tu le plus fier ? De dire : « Hé, j'ai réussi à passer de zéro à Ironman en cinq ou six ans d'entraînement et j'ai fini avec plein d'autres à Hawaii et Kona » ou de ce titre de champion du monde en 95 ? Qu'est-ce que ça donne ? Est-ce qu'on peut seulement comparer ? Est-ce que ça va être accroché un peu plus haut et dire : « Ah, de ça je suis plus fier » ? Ah,

[00:24:25] **Stephan Stiegler:** Ouh là, c'est brutalement difficile, parce que ce sont des choses complètement différentes et aussi des étapes de vie totalement différentes, non ? À l'époque, tout est allé si vite avec le parapente et c'était bien sûr le summum. Si tu atteins quasiment le titre de champion du monde de parapente, alors tu as en fait tout accompli, non ?

[00:24:47] Alors, oui, là tu as atteint ton objectif et maintenant, avec l'Ironman, c'est comme ça : je ne suis pas devenu champion du monde, non ? Mais pour moi-même, j'ai largement dépassé mes objectifs, non ? Et ce qui compte encore beaucoup plus pour moi maintenant, c'est simplement que je me suis, que tu t'es surpassé, tu t'es dépassé et que tu continues en fait toujours à avancer, toujours à avancer. Alors, ce sont des choses totalement différentes et on ne peut pas les comparer, mais si tu dis maintenant : d'accord, qu'est-ce qui serait, de quoi suis-je le plus fier ? Je ne peux pas vraiment le dire pour l'instant, c'est, oui, pour le moment, c'est juste que toute l'expérience avec Hawaii est beaucoup plus proche maintenant et j'en tire encore, non ? Ça fait quelques semaines maintenant, mais j'en tire encore de l'énergie, non ?

[00:25:33] Je me rappelle encore très précisément les 10 derniers kilomètres, quand je courais sur l'autoroute en haut et que le soleil ne se couchait pas sous toutes ses formes, alors que j'étais en fait complètement à bout, tu vois ? Je ne pensais plus qu'à finir. Mais tout ça a été balayé d'un revers de main parce que j'ai simplement savouré le coucher de soleil et absorbé l'ambiance, tu vois ? C'est juste, enfin, oui, ce sont des expériences que tu ne peux pas capturer avec une caméra ou un téléphone, tu les stockes simplement dans ta tête et tu les ressorts encore et encore et, oui, quand ça va mal, ou quoi que ce soit, tu les ressorts et tu te mets soudainement à sourire à nouveau, et je trouve ça juste beau, tu vois ? Ce sont des choses qui ont de la valeur, oui, et je pense que c'est aussi ça le but, au fond, de collectionner de tels moments dans la vie que je peux ressortir à tout moment, quand ça ne va pas bien, tu vois ?

[00:26:26] Mais on n'a pas besoin d'en faire une île isolée. Comme je l'ai dit, quand je monte en montagne et que je vois un coucher de soleil, oui, tu essaies aussi de le sauvegarder, de le ressortir et de te remettre dans cette ambiance, non ? Et c'est pour ça qu'on le fait tout le temps. On ne le fait pas juste une fois, d'accord, maintenant je l'ai fait, c'est fini, je n'en ai plus besoin, non ? Non, on en devient un peu accro, non ? On veut aussi vivre le prochain lever de soleil et on se rappelle ce qu'on a vécu avant : « Oh, c'était tellement beau, je vais recommencer », non ? Et même si ce sont des choses

complètement différentes quand on fait un Ironman ou un Hike and Fly, au fond, on fait quelque chose de similaire, non ? Même si ce sont des activités totalement différentes.

[00:27:07] **Lucian Haas:** Puisque tu dis que ce sont des choses complètement différentes, est-ce qu'il y a des moments où tu dirais qu'un triathlon est d'une manière ou d'une autre comparable à des situations de compétition en parapente ? Par exemple, au triathlon, vous nagez. Il y a une nage avec 100 ou 150 ou 300, je ne sais pas combien participent vraiment à l'Ironman. Vous allez tous dans l'eau en même temps, vous vous bousculez pratiquement dans l'eau, c'est tout serré et tout ça. Est-ce que c'est quelque chose de similaire à un groupe très serré lors d'une compétition de parapente, où il faut se battre pour sa position ? Est-ce qu'on se sent de la même manière oppressé ?

[00:27:42] **Stephan Stiegler:** Oui, oui, c'est vrai, je me fais prendre à chaque fois, non ? Alors, si tu es dans l'eau ou quoi, tu nages, je ne sais pas, quelques centaines de mètres, parce qu'un kilomètre c'est toujours avec le même type à côté de toi, et là tu te dis : maintenant, il faut que je le mette vraiment à plat, ça ne va pas. Enfin, pas juste le regarder, mais le dépasser, tu vois ? Et en vélo, c'est encore la même chose, en course à pied, non ? Là, tu as encore quelqu'un qui te dépasse et tu te dis : ah, je vais l'avoir maintenant, hein ? Là, je dois le dépasser, ça ne va pas, non ? Alors tu te fais prendre sans arrêt, tout le temps. Il y a bien des parallèles, tout comme en parapente, où tu te dis simplement : maintenant, il faut que je pousse un peu plus et que je vole plus vite ou que je m'approche encore. Mais,

[00:28:19] Oui, on apprend avec le temps, et au Ironman, en fait, il faut se modérer tout le temps, non ? Tu dois rester dans ta zone de performance, sinon tu n'aurais pas fini si tu te surpassais, non ? Tu brûlerais trop d'énergie ou tu surchaufferais et puis tu finirais par t'arrêter à un moment donné, non ? Donc il faut toujours, toujours se modérer, en fin de compte, garder un œil sur tes données de performance et juste se dire, OK, oui, ne te laisse pas trop tenter si tu pars en cavale avec le groupe ou quoi, et que tu veux suivre avec toute ta force, alors il faut toujours, oui, peser le pour et le contre, non ? Est-ce que je peux le faire maintenant ? Est-ce que je devrais ? Ou est-ce que je ne le fais pas, non ? Mais on s'adapte toujours, comme tu dis, non ? Oui, on finit quand même par pousser un peu plus.

[00:29:04] Et là, il faut encore se modérer, non ? Enfin, la mentalité de compétition est toujours là, toujours un petit peu, oui. Mais malgré ça, il y a beaucoup de camaraderie et tout le monde souhaite aux autres de réussir, et c'est ça qui est sympa, ce qui est beau : tu ne te bats pas vraiment les uns contre les autres, mais tu fais ça ensemble. Tu te bats pour toi-même bien sûr, et parfois aussi contre les autres, non ? Mais la plupart des gens, tu ne les connais pas quand il y a deux mille cinq cents personnes autour de toi, non ? Tu as rarement quelqu'un que tu connais. Enfin, ça m'est déjà arrivé en courant, non, mon colocataire arrive, je l'avais vu deux fois avant en vélo, je l'avais dépassé et j'avais déjà su, OK, je suis le meilleur cycliste, et puis j'ai su qu'en courant, il reviendrait, et il m'a encore dépassé, et on a encore eu une course de vélo et j'ai essayé de tenir le rythme tant que possible, mais c'était vraiment, vraiment un sacré morceau, oui.

[00:30:01] **Lucian Haas:** Cette mentalité de compétition que tu as dans le sport, est-ce que ça se manifeste ou est-ce que tu le vis aussi d'une manière ou d'une autre quand tu conçois des parapentes ? Est-ce que tu te mesures à tes concurrents ? Est-ce que tu te dis : « Je construis maintenant une aile HW pour AirDesign, je regarde tous les autres concurrents et je veux être meilleur qu'eux » ?

[00:30:21] **Stephan Stiegler:** Alors, en principe, peu importe s'il s'agit de sport de conception, je pense que dans le sport en particulier, il s'agit pour moi de donner le meilleur de moi-même. Je ne suis pas en compétition contre quelqu'un d'autre par principe, j'essaie de donner ma meilleure performance, ce que je peux faire, et ensuite ça dépend évidemment si l'autre est meilleur ou moins bon que moi et, à ce sujet, si je suis devant ou non. Il est très difficile de donner plus que ce que l'on peut soi-même fournir. Je pense que c'est là que beaucoup échouent dans le sport, parce qu'ils essaient simplement de donner plus que ce qu'ils peuvent. Je pense qu'il n'y a qu'une petite poignée de personnes qui peuvent vraiment donner le prochain pourcent ou les pourcents supplémentaires et que ça fonctionne encore. Tous les autres échouent généralement.

[00:31:07] Je dis toujours que l'exemple typique, c'est le saut à ski. Premier saut, deuxième saut : le premier se passe plutôt bien, puis il y a l'interview à la mi-temps et il dit : « Ouais, le saut était super et fluide, et pour le deuxième, je vais tout donner et même plus encore. » On sait que la plupart du temps, ça finit en échec et très peu de gens arrivent à sauter par-dessus ce truc et à donner encore plus. Et pour les compétitions publicitaires, oui, c'est comme ça. Et moi, je pars vraiment du principe : d'accord, j'essaie de donner ma performance. Je sais exactement ce que je peux faire et je ne peux

pas vraiment influencer plus que ça par moi-même. Ça dépend des autres. Point final.

[00:31:45] **Lucian Haas:** Mais ça, c'est dans le domaine sportif. Ma question porte sur la manière dont tu gères ça lors de la conception. Enfin, comment tu gères la concurrence ? Je regarde...

[00:31:55] **Stephan Stiegler:** je me concentre surtout sur moi-même, non ? En fin de compte, on est plus comparé par l'extérieur qu'avec moi-même qui me compare vraiment à la concurrence, non ? JeWood essaie de suivre mon propre chemin. Si on prend un exemple typique, un parapente qui tourne depuis 4 ou 5 ans, c'est le moment de le renouveler et on sait déjà, d'accord, ce qu'on essaie d'améliorer et ainsi de suite, non ? Le processus est en fait assez logique et je n'ai pas besoin de me comparer énormément, parce qu'on sait où on en est. Et je pense que les comparaisons viennent en fait beaucoup plus des pilotes eux-mêmes, de l'extérieur, qui comparent tout et qui regardent ensuite qui gère mieux, qui plane mieux et ainsi de suite, non ? Je n'ai pas du tout ce point de vue. Est-ce que tu voles d'autres

[00:32:36] **Lucian Haas:** Des Schirm ? Juste pour comparer. Enfin, pour toi, où en sont-ils pour que tu puisses dire, ok, là je prends une Ozone, une Nova, une Advance et une Nivio Care et je me dis, ok, ce sont peut-être mes principaux concurrents. Comment elles volent ? Juste pour se faire une idée.

[00:32:52] **Stephan Stiegler:** Dans le domaine de la haute luminosité, c'est évidemment incontournable de regarder où se trouve la référence et de faire une comparaison, parce qu'il s'agit principalement de la performance, non ? Je ne peux pas dire de moi-même, oh, il est assez bon. Non, il faut comparer sérieusement pour dire, d'accord, on est là, non ? C'est clair. Mais normalement, pour toutes les autres aile ou quoi, je fais ça assez rarement. Presque pas, en fait.

[00:33:14] **Lucian Haas:** Tu fabriques juste tes ailes,

[00:33:16] **Stephan Stiegler:** parmi ceux dont tu parles, je suis convaincu. Je fabrique mes ailes et je suis convaincu qu'elles sont comme je les imagine, tu vois ? Et je pense que ça marche plutôt bien, parce que les retours des pilotes sont en fait bons, si on veut dire. Et le truc marrant, c'est aussi entre les fabricants ou quoi, chez nous dans le Zillertal-Achensee, il y a maintenant Nova, Skywalker,

[00:33:39] Fee, enfin, on est là, il y a déjà beaucoup de fabricants autour de nous, non ? On n'a pas vraiment une mentalité de compétition entre nous, tu vois ? Comme on pourrait le penser, non ? On se raconte juste comment ça va, et on répond, enfin, tu vois ? Et parfois, on ne dit pas tout sur les nouvelles ailes, non ? Mais ce n'est pas une mentalité de compétition comme on pourrait le supposer, non ? Ou que l'un ne veut pas que l'autre réussisse, non ?

[00:34:02] **Lucian Haas:** Jusqu'à quel point regarde-t-on à l'intérieur des autres ailes ? Enfin, pas seulement pour dire « je vais prendre mon envol », mais pour toi en tant que concepteur, c'est probablement bien plus intéressant de voir quelles sont les solutions détaillées. Comment ont-ils peut-être résolu certaines choses de suspension à l'intérieur de l'aile ou quelque chose comme ça ? En tant que concepteur, tu peux en quelque sorte littéralement entrer dans d'autres ailes ou même les découper pour te dire : « Hé, ça m'intéresse maintenant. Qu'est-ce qu'ils ont fait techniquement là-dedans ou autre chose ? »

[00:34:27] **Stephan Stiegler:** Oui, tu as raison. C'est ça, la magie se passe désormais à l'intérieur de l'aile, non ? Il y a tellement de savoir-faire qui est intégré à l'intérieur de l'aile avec toutes les tensions, les sangles, les répartitions et tout ça. C'est vraiment un réglage ultra précis ce qui se passe à l'intérieur de l'aile. Et on regarde déjà certaines autres ailes aussi, par simple intérêt. Je vois beaucoup de mes idées dans d'autres ailes par exemple, non ? Rien que visuellement, je me dis : ah, il a suivi la même solution que celle que j'ai mise en place, non ? Ou alors on regarde par exemple : ah, c'est une fonctionnalité intéressante. Il a peut-être fait quelque chose de totalement différent, mais je verrais ça d'une manière complètement différente, non ? Donc parfois, ce sont des idées hors ligne, et parfois on voit aussi comment ça circule d'un fabricant à l'autre, certaines choses, non ?

[00:35:16] Oui, je dirais que c'est presque comme dans le design de lignes, parfois, non ? Enfin, je peux dire, oui, c'est un peu modeste, mais il y a certains constructeurs qui observent très attentivement les autres et certains se réapproprient ensuite un truc pour faire leur propre chose. Alors, oui, c'est très varié, je dirais. Mais j'ai plutôt tendance à suivre ma propre ligne. On observe certaines autres choses, certes, mais je ne me laisse généralement pas tenter de copier quoi que ce soit, pour être tout à fait direct.

[00:35:48] **Lucian Haas:** Y a-t-il des éléments de design ou des éléments de construction internes, ou quoi que ce soit, pour lesquels tu pourrais dire : « Ça, c'est Stiegler », dans le sens où j'aurais quasiment marqué quelque chose que je retrouve maintenant chez d'autres entreprises, qui me l'auraient peut-être copié ? Ce n'est pas forcément du copier-coller, mais ils s'en sont inspirés, au point que tu pourrais dire que j'ai quasiment mis, oui, une empreinte dans le monde de la conception.

[00:36:17] **Stephan Stiegler:** Oh là là, ça, ça aurait été pas mal de choses ces dix dernières années. Je pense qu'on a peut-être été les premiers à commencer, plus ou moins avec la Susi, à générer notre propre classe de High-Speed, avec des parapentes qui, au début, n'avaient aucune certification, et puis on a commencé à faire certifier les ailes. On a donc été les premiers à mettre une certification sur des mini-ailes, si on peut les appeler comme ça, qui se rapprochent maintenant d'un domaine qui était impensable autrefois. Et je pense qu'on a été des pionniers sur ce point. Et toutes les solutions détaillées et tout ça,

[00:36:58] Oui, alors rien de spécifique ne me revient maintenant, mais on voit toujours encore des trucs chez d'autres boîtes où on se dit : « Ah, ça ressemble beaucoup à ce qu'on fait », sur la façon de faire une tête de branche, ou comment on place les renforts ou les câbles. J'étais déjà l'un des premiers chez UP à mettre des câbles en plastique dans le nez, au lieu de les laisser sortir, donc j'ai été vraiment parmi les premiers et on trace son propre chemin, et oui, parfois il faut être un peu en avance et un...

[00:37:35] **Lucian Haas:** Prendre des risques, quoi. Est-ce que c'est toi qui as eu l'idée de dire : je vais prendre du fil de coupe-bordure et renforcer avec ça ? Ou est-ce que tu l'as vu ailleurs et tu t'es dit : je vais essayer ça ?

[00:37:47] **Stephan Stiegler:** Je n'ai aucune idée d'où ça vient. J'ai probablement vu ça ailleurs et je me suis dit : oh, je pourrais l'intégrer dans le nez. Donc ça a sûrement déjà existé, il y a eu des ailes avec des nez, des câbles, mais personne ne l'a vraiment mis en série ou c'était un vieux prototype de quelqu'un ou quoi, et on l'a peut-être, je ne peux plus le dire maintenant, mais je pense que j'ai dit : bon, d'accord, je vais le faire beaucoup plus sur une aile de série. Je ne veux pas prétendre que je l'ai inventé, hein. À l'époque, il y avait même déjà des brevets, je crois, ou des prototypes ou quoi. Je le sais aussi pour les anciens. Donc certaines choses ne sont pas nouvelles du tout. Ça existait déjà il y a 20 ou 30 ans. Techniquement, ce n'était pas mûr et maintenant ça fonctionne parce que les liens sont différents ou les exigences sont différentes, ou parce qu'on peut vraiment le développer pour que ça marche, hein.

[00:38:39] Ou alors, on n'en avait pas besoin avant et maintenant on en a besoin pour certaines choses, quoi. Par exemple, les winglets, c'est un exemple typique. Jusqu'à présent, c'était plus ou moins seulement un argument de marque chez Advance, et on se demandait si ça servait à quelque chose, si ça n'en servait pas. Et moi, chez UP, il y a plus de 20 ans, je crois, j'avais déjà une aile avec des winglets au milieu, quoi, et ça a été plus ou moins, enfin, pas tout à fait accepté, parce que c'était un peu trop "hors courant" à l'époque. Et maintenant, Ozono s'y est mis et oui, c'est devenu acceptable. Et ça règle vraiment un problème fondamental dans la conception des parapentes, le fait qu'avec des performances accrues et la dynamique, on soit simplement,

[00:39:24] apporter beaucoup plus de contrôle dans le comportement en spirale, non. Et ça apporte maintenant dans toutes les

[00:39:32] un avantage pour toutes les catégories de parapente, non, on va le voir beaucoup plus souvent, non. Et avant, on construisait simplement autour pour améliorer ça, non. Et à l'époque, le moment n'était pas mûr, non, mais maintenant, d'un coup, ça passe et on le fait tous, non. Mais ce n'est rien de nouveau, je voulais dire, ça a toujours existé, au final, non. Il faut juste que quelqu'un se penche dessus, s'en saisisse, le rende acceptable et d'un coup, ça devient quelque chose de complètement nouveau, même si ce n'est pas nouveau, mais tout le monde ne le fait pas.

[00:40:01] **Lucian Haas:** Mais justement pour les winglets, je me suis demandé, je veux dire, Advance a déjà ça depuis 20 ans ou même plus, probablement, je pense qu'on l'avait presque dès le début.

[00:40:11] En tant que concepteur, on évite parfois une telle fonctionnalité pendant un certain temps parce qu'on se dit : je ne serai vu que comme un copieur d'Advance, donc je conçois autour, et puis à un moment donné, Ozone arrive en tant que grande marque et dit : non, on ose maintenant, on a la première aile de moteur et ensuite la première aile A ou autre chose avec ça, et puis soudain, on se dit : d'accord, ça devient acceptable, on peut le faire et on ne sera plus

considérés comme les copieurs d'Advance, mais c'est juste une fonctionnalité maintenant et peut-être qu'on peut même mieux l'utiliser qu'Advance, parce qu'on l'a un peu mieux réfléchi, là où il faut les placer au mieux et pas juste sur l'aile extérieure. C'est probablement comme ça que ça se passe, oui.

[00:40:50] **Stephan Stiegler:** Oui, c'est sûr. Certains ont moins de scrupules et reprennent carrément certaines choses sans aucune gêne, puis font de la pub dessus avec une nouvelle abréviation, en gros. Oui, le Winglet est certainement un exemple typique, où c'était vraiment la fonctionnalité d'Advance et que beaucoup d'entreprises ne l'ont peut-être pas fait à cause de ça, pour ne pas passer pour des imitateurs, comme tu dis. Et oui, Ozone a vraiment rendu ça acceptable pour tout le monde maintenant.

[00:41:24] Mais il y a aussi d'autres choses, non, comme la Sharknose par exemple, que Ozone a été le premier à utiliser, elle est maintenant présente sur toutes les ailes, non. Il y a en fait beaucoup de choses comme ça, non.

[00:41:37] **Lucian Haas:** Quand tu conçois des ailes comme ça, quand décides-tu que l'aile est terminée ? Qu'est-ce qui définit ça ? En gros, on pourrait probablement continuer à concevoir indéfiniment et se dire que je peux encore en tirer quelque chose et encore améliorer des trucs. Selon quel critère, comment est-ce qu'on procède pour dire que cette aile est maintenant terminée pour moi ?

[00:41:56] **Stephan Stiegler:** Oui, tu as raison. En fait, on ne pourrait jamais s'arrêter d'améliorer une aile, non. Mais il faut finir par fixer un point à un moment donné.

[00:42:03] Non, on a un certain profil de exigences sur ce que la nouvelle aile ou le nouveau produit doit faire de mieux. Et on travaille dessus, on le traite par étapes, et souvent on fait des compromis, tu vois, on se dit : d'accord, je pourrais faire mieux ici, mais alors ce changement a encore une influence sur un autre comportement de vol qui n'est plus aussi bon. On finit donc par équilibrer le tout plus ou moins pour obtenir un ensemble qui fonctionne bien dans sa globalité, tu vois. On est très rarement à 100 % sur tout ce qu'on veut faire en réalité. Bien sûr, il y a toujours quelque chose qui lâche, non. Mais on travaille dessus, donc les bases avec la sécurité et tout le reste, le comportement de vol et ce qui s'ajoute, on doit aussi pratiquement

[00:42:55] en ajouter par-dessus, quoi, sur chaque aile en quelque sorte. On ne remplit pas seulement les exigences de la certification qui sont en haut, mais pour les ailes de type Tammis ou ce genre de choses, on doit vraiment faire des manœuvres où on simule même des comportements erronés de la part des pilotes, pour voir, d'accord, est-ce que l'aile tient encore, est-ce qu'elle se rattraperait d'elle-même, où est la zone de sécurité, quelle charge peut-on concrètement imposer à l'aile, quoi. Ou vraiment des trucs très stables, juste après le décollage, qu'est-ce qui se passe avec l'aile si, avec les freins en main, le pilote pousse encore la planche sous le coupon et tout ce genre de trucs, quoi. Ce sont vraiment des choses très banales, où s'ajoutent ensuite bien sûr tous les travaux de développement, quoi. Et là, il faut vraiment être extrêmement méticuleux pour vérifier que ça fonctionne.

[00:43:44] Oui, quand est-ce qu'une aile est terminée ? Je dirais que quand on a tout fini de traiter d'une certaine manière et qu'on se dit, d'accord, tout fonctionne maintenant, alors c'est déjà pratiquement fini. Et oui, ensuite on passe à l'homologation.

[00:43:57] **Lucian Haas:** Et puis on obtient l'homologation, l'aile est sur le marché pendant deux ans et puis, à un moment donné, le chef marketing arrive et dit qu'on n'en vend plus autant, qu'on en a besoin d'une nouvelle, et là ça recommence. Ou comment est-ce que tu travailles avec ce genre de cycles ?

[00:44:09] **Stephan Stiegler:** Non, chez nous, ça se passe un peu différemment, parce que si le marketing me dit qu'on a besoin d'une nouvelle aile, je devrais normalement déjà y travailler depuis un an, tu vois. Là, ce serait bien trop tard. J'ai déjà toute la gamme de produits en tête, je sais depuis combien de temps ça tourne et quand je dois commencer à construire le successeur, plus ou moins. Le développement prend en moyenne, on pourrait dire, un an par aile. Pour certaines ailes, ça prend même plus longtemps et pour d'autres, ça va parfois plus vite, tu vois. C'est difficile à estimer, quoi. Mais le truc, c'est que je ne travaille pas sur mon aile, mais généralement sur trois ou quatre projets en même temps qui s'imbriquent toujours les uns dans les autres, tu vois.

[00:44:54] Et chaque innovation de mon aile est souvent récupérée ou réintégrée dans un autre projet, ce qui l'améliore à nouveau ; tout saute d'un projet à l'autre, toute la phase de développement, quoi que ce soit. On ne peut pas dire : « OK, maintenant on développe une aile bi-ligne ou une aile tri-ligne de type Hochleuchter », et puis une aile arrive, et il arrive souvent que l'expérience acquise sur une tri-ligne ou une bi-ligne, par exemple, soit aussi intégrée dans une aile de catégorie A. Le design des Winglets est un exemple typique, ça se retrouve vraiment dans tout, quoi que ce soit. Et là, on sait déjà : « OK, je peux faire le prochain projet avec cette fonctionnalité par exemple, si je l'optimise, alors je peux concevoir et optimiser les autres éléments différemment », et ça m'apporte quelque chose au final, quoi que ce soit.

[00:45:46] Et maintenant, et c'est aussi l'inverse, on a parfois même, genre, des trucs qu'on a mis au point pendant le développement : pour une aile A, on a repris un Hochleuchter, ça a bien fonctionné, tu vois. Là, il s'agit vraiment de la gestion des tensions, de la déformation par "ballooning". C'est un énorme sujet dans le parapente, parce que l'aile se gonfle et il y a énormément d'influences qui affectent ce ballooning. Et justement, à travers le ballooning, tu peux aussi contrôler une grande partie du caractère de l'aile, de la performance et des propriétés de vol, tu vois. Et on a même repris des trucs comme ça de l'aile A vers le Hochleuchter, tu vois. Et ça a fonctionné exactement de la même manière. Enfin, pas forcément au sens propre, de 1 à 1, mais au niveau de l'idée, tu vois, sur la façon de gérer ça différemment ou de le faire à nouveau.

[00:46:36] au on finit par le mettre en place, en fait. Et tout ça évolue, tu vois. Et ce n'est pas seulement le développement en soi, mais le logiciel évolue aussi en conséquence pour pouvoir à nouveau intégrer de nouvelles choses.

[00:46:49] ajuster, adapter. Ça veut dire que si je prenais la même aile que j'ai construite avec le logiciel il y a quatre ou cinq ans et que je la traitais ou que je la reconstruisais maintenant avec les dernières mises à jour, j'obtiendrais déjà une nouvelle aile. Au final. Sans changer les paramètres, mais purement par le savoir-faire que tu injectes dans le logiciel, ce serait déjà une nouvelle aile, par exemple, non. Donc tout ça passe d'une à l'autre et d'autres dans une, tout s'entremêle et va partout, non.

[00:47:20] **Lucian Haas:** Eh bien, chaque détail que vous modifiez sur une aile change d'une certaine manière l'aile entière. Oui, même si vous dites : « je mets un winglet là-dedans », d'accord, le comportement en spirale serrée change, mais d'une manière ou d'une autre, cela influence aussi d'autres choses. Ou si vous dites : « avant, j'ai conçu quasiment autour du winglet, je ne voulais pas de winglet », donc j'ai dû concevoir l'aile un peu différemment pour qu'elle sorte quand même bien de la spirale serrée. Alors, chaque nouvel élément que vous introduisez vous apporte peut-être de nouvelles libertés d'un autre côté. Si vous dites maintenant que les winglets arrivent sur toutes les ailes, dans toutes les catégories. Quelles libertés gagnez-vous en disant : « d'accord, je n'ai plus besoin de concevoir autour, pour qu'elle sorte bien de la spirale serrée » ?

[00:48:05] Alors, à quels autres endroits les ailes deviennent-elles peut-être, entre guillemets, meilleures grâce à cela ?

[00:48:11] **Stephan Stiegler:** Je peux certainement construire les voiles un peu plus stables et plus rigides dans certaines zones où, auparavant, on essayait simplement de manière ciblée — je crois que "points faibles" est le mauvais mot, mais on a défini différentes zones flexibles dans le profil pour obtenir une déformation lors de certains manœuvres. Ça ne veut pas dire que le voile est instable ou quoi que ce soit, mais c'est contrôlé pour qu'il se replie en fait à partir d'une certaine force en spirale et qu'il dévie ainsi. C'était une méthode courante pour résoudre le problème. Si c'est maintenant le Winglet qui le fait, alors je peux le rendre plus stable de base, ce qui apporte plus d'avantages en vol à pleine puissance, parce que j'ai simplement une voile plus solide, plus rigide, et je peux me concentrer à nouveau sur d'autres aspects.

[00:49:00] **Lucian Haas:** À quel point est-ce que des gains de performance, par exemple avec un Winglet, où on se dit qu'on l'a mis là, apportent finalement de la performance parce que tu peux exploiter un peu différemment les autres paramètres de l'aile ?

[00:49:15] **Stephan Stiegler:** Je dis que la performance, ce qu'on mesure maintenant uniquement en termes de glisse, n'est en fait qu'une partie de la performance. Je dis toujours qu'il y a la performance pratique : comment l'aile vole, à quel point elle est neutre, est-ce qu'elle se met en torsion ou est-ce qu'elle enlève de la réactivité, lavalence, et ainsi de

suite, ou est-ce qu'elle tire plus, et ainsi de suite, comment elle est équilibrée, ça a une influence assez importante sur la performance pratique quand tu voles dans de l'air instable, ou comment elle réagit, comment elle monte, ou ainsi de suite. Les Winglets, oui, fondamentalement, on s'est posé la question nous-mêmes : est-ce que ça coûte de la performance ou est-ce que ça en apporte ? Pratiquement parlant, oui, ça a des effets positifs parce que l'aile peut peut-être moins dériver, surtout en thermique, ce qui veut dire que pour chaque roulis, tu perds à nouveau de la hauteur, donc plus l'aile est stable en thermique, c'est donc pratiquement un avantage, et

[00:50:06] fondamentalement, on s'est dit : d'accord, si tu colles un énorme Winglet sur l'aile, c'est de la traînée, ça devrait donc coûter de la performance. Alors on a fait un essai : on l'a mis d'un côté et pas de l'autre, et il s'est avéré que le côté avec le Winglet volait même mieux. Alors, qu'est-ce qui se passe là, purement logiquement ?

[00:50:27] **Lucian Haas:** Comment ça se voit qu'il vole mieux ? Il pivote

[00:50:30] **Stephan Stiegler:** ...alors, non ? Il bascule alors sur l'autre côté, non ? OK. Donc le côté meilleur dépasse l'autre, puis il tire dans cette direction, non ? C'est comme ça, c'est général, pour beaucoup de choses, quand on modifie quelque chose sur l'aile, on le fait souvent d'un seul côté pour voir l'effet, ce que ça donne par rapport à l'autre côté, non ? Parfois, c'est terriblement difficile de savoir ce que ça apporte. Parce que c'est une question de ressenti brut, et on fait des modifications si minimales pour vraiment voir, OK, et on regarde simplement, on le fait d'un côté, et on voit déjà, OK, est-ce qu'il tire du côté, ou est-ce que le côté menace moins ou plus que l'autre, non ? Et avec le winglet, on teste ça, et là tu te demandes simplement, oui, qu'est-ce qui se passe là, pourquoi ce côté va soudainement mieux que l'autre, non ? Et pourquoi ?

[00:51:17] Ouais, on ne le sait peut-être pas précisément pour l'instant, mais il est tout à fait possible que le côté produise plus de portance parce qu'il y a quelque chose dessus, et que dans le résultat final, sur l'ensemble des caractéristiques, ça donne... enfin, oui, à cause de cette portance supplémentaire, il y a normalement aussi de la traînée, mais dans ce sens, la portance améliorée apporte plus de performance, non ? Ce serait une théorie, quoi. On ne le sait pas encore précisément, mais on va le découvrir, non ?

[00:51:43] **Lucian Haas:** Mais est-ce que ça ne pourrait pas aussi être, d'accord, si je ne place pas ce winglet à l'endroit où je viens de le mettre, mais que je le place 30 centimètres plus vers le milieu de l'aile, de sorte qu'il influence peut-être un peu différemment les tourbillons de bord, ou peu importe ce qu'il y a comme flux de compensation par moments, est-ce que ça ne pourrait pas déjà être que tu dis : à cet endroit, ça apporte quelque chose, et à 30 centimètres à côté, j'ai plutôt un effet négatif. Avec le même winglet.

[00:52:08] **Stephan Stiegler:** On n'en est qu'au début, je dirais, de toutes ces choses. C'est-à-dire l'endroit où on place le winglet, sa taille, sa position par rapport à l'envergure ou à l'avant, à l'arrière... on a testé énormément d'emplacements différents, et on voit à chaque fois les effets que ça produit. Comme tu le dis, ça pourrait avoir une influence sur la répartition de la portance, par exemple en ne bloquant pas vraiment les tourbillons de bord vers l'extérieur, et ainsi de suite. Et ça apporte un aspect de performance. Pour l'instant, tout cela ne sont que des suppositions. On a aussi collé des rubans de vent dessus et tout. Rien n'est si évident.

[00:52:43] Mais je dis toujours que je suis un praticien, et j'essaie de tout m'expliquer et de tester concrètement pour que je puisse comprendre. Et si j'y arrive, je peux alors m'en servir pour continuer à développer. Mais comme je l'ai dit, il y a encore tellement d'idées sur la façon d'utiliser les Winglets. Ce n'est pas seulement la position, on peut aussi modifier l'angle soi-même, et ainsi de suite. Il y a des possibilités infinies sur la façon d'intégrer les Winglets.

[00:53:17] **Lucian Haas:** Eh bien, si on regarde bien, il y a les différentes marques de parapente et les constructeurs. Chacun a un peu sa propre approche et aussi, comment dire, sa propre approche de la chaîne de production. Il y en a qui, j'ai au moins l'impression, comme par exemple Nova ou BGD, qui simulent beaucoup, c'est-à-dire qui travaillent avec des logiciels de simulation pour dire dès le départ : on fait des simulations aérodynamiques, comment se comporte le parapente, qu'est-ce qu'un winglet fait peut-être, à quel endroit on le positionne, et une grande partie de leur conception se fait aussi sur la base de cette simulation préalable. Est-ce que tu fais ça aussi ou est-ce que tu dis non, je suis un praticien, je m'imagine un truc, j'ai une image en tête de ce que ça doit faire, puis je fais venir un prototype et je bouche d'un côté l'oreille ou le winglet, pas de l'autre côté, et ensuite je regarde.

[00:54:09] **Stephan Stiegler:** Eh bien, la CFD, ça donne de belles images pour le marketing, disons.

[00:54:15] Et non, j'ai aussi essayé de simuler ça, mais c'est un énorme investissement en temps et la question est : est-ce que ça en vaut la peine ? Est-ce que j'en tire assez d'informations que je peux utiliser pour la simulation CFD ?

[00:54:32] C'est difficile. Que ce soit un cas de réussite ou non, je te le dis, la qualité de la simulation dépend aussi de la qualité des données que tu y introduis. Un exemple typique, c'est la Formule 1 : ils simulent énormément et ils ont la meilleure voiture, puis ils vont sur le circuit et rien ne fonctionne. Ils n'ont alors que peu d'éléments flexibles, à part peut-être les spoilers à l'avant ou quelque chose de caché là-dedans, alors qu'en même temps, c'est une structure complètement flexible, donc ce qu'on peut en déduire est très difficile. Je le vois plutôt comme une aide à la décision, quand je dois choisir entre deux...

[00:55:11] ... des approches de solution ou autre, et j'ai besoin d'une aide à la décision pour savoir ce qui rapporterait ou résoudrait un problème, et là, une simulation essaie de me donner une compréhension de ce qui se passe ; pour moi, ce sont plutôt des outils d'aide à la décision. Au fond, je suis plutôt du côté pratique, celui qui regarde la réalité et se dit : d'accord, qu'est-ce qui fonctionne ou qu'est-ce que je peux réinjecter dans la conception ? Parce qu'au final, plus la conception est bonne ou plus elle est proche de la réalité, si elle est vraiment transposable tel quel, plus il est facile de la transférer, et je peux alors mieux réinjecter chaque modification dans la pratique et à nouveau dans la conception, parce que c'est ce qui se passe tout le temps.

[00:55:58] Tu conçois quelque chose, tu reçois le prototype, puis tu modifies un truc et tu dois à chaque fois le réintégrer dans la conception pour pouvoir ensuite le réinjecter dans la réalité pour le prototype suivant. C'est un transfert constant d'un côté à l'autre. Ça veut dire que si tu as bien conçu ta base, alors tu as une bonne base pour la réalité, à partir de laquelle tu peux continuer à développer, et tu peux aussi en tirer de meilleures conclusions quand tu fais une modification : comment cette modification se traduit, ce qu'elle change ou dans quelle direction elle va. Mais il y a parfois des comportements de conception complètement opposés. Tu fais une modification qui, en fait,

[00:56:41] ... à l'avance... Alors tu te dis, d'accord, je fais la modification, ça devrait donner ce résultat, parce qu'en fait, on a toujours fait comme ça ces 30 dernières années. Mais le résultat est déjà 100 % différent. Ça fait exactement le contraire. Tu te demandes : c'est quoi encore ce bordel ? Pourquoi il fait ça ? Et c'est ça le côté laborieux du développement de parapente : comprendre pourquoi le parapente fait ça ? Ou pourquoi la modification fait ça ? Ou pourquoi il a ce problème et comment il est censé le résoudre ? Donc 90 % du temps pendant le développement, on ne fait que résoudre des problèmes ou essayer de trouver des pistes de solution pour régler quelque chose, pour que ça fonctionne enfin.

[00:57:19] **Lucian Haas:** Ça t'agace quand une aile se comporte complètement différemment de ce à quoi tu t'attendais ? Ou est-ce que c'est quelque chose qui t'excite ? Où tu te dis : « Hé, voilà encore un problème que je peux résoudre. » La difficulté pour l'utilisateur, c'est que tu dois trouver pourquoi ce truc de merde n'a pas fait exactement ce que je pensais cette fois-ci. Et juste se dire : « OK, la vie me lance un nouveau défi. »

[00:57:41] **Stephan Stiegler:** Oui, ça peut être l'un ou l'autre. Je dirais que si tu construis un design standard et que ça ne fonctionne pas, c'est super énervant. Parce que là, tu dois revenir en arrière dans la conception pour chercher, d'accord, qu'est-ce qui s'est passé ? Super énervant. D'un autre côté, si tu construis quelque chose d'expérimental ou que tu fais un essai au hasard, sans avoir de grandes attentes, et qu'un truc arrive, c'est plutôt un défi et tu te dis : ah, intéressant, ça a tel impact, et alors on fait exactement l'inverse, plus ou moins. Mais on ne peut pas dire que ça ne fonctionne pas de la même manière dans l'autre cas.

[00:58:22] **Lucian Haas:** À quelle fréquence ça arrive, en fait ? Je me suis déjà demandé ça : tu conçois quelque chose, tu as un prototype, tu le testes, tu te dis « ah, je dois faire les modifications XY », par intuition ou quoi que ce soit, et tu fais fabriquer un nouveau prototype. Mais chaque prototype est un produit fait main. Donc il pourrait arriver qu'une erreur soit intégrée quelque part dans le nouveau prototype amélioré, sans que tu ne la remarques du tout. Alors, à quelle fréquence ça arrive, que tu améliores peut-être quelque chose, mais que fondamentalement tu ne puisses pas ressentir l'amélioration parce que le prototype en tant que tel est moins bon, parce qu'il est peut-être cousu un peu différemment que l'autre, à cause des tensions ou autre chose.

[00:59:05] **Stephan Stiegler:** Ça n'est pas arrivé ces 10 ou 11 dernières années. On a une production excellente, très précise, et on travaille très bien ensemble. En fait, je n'ai pas eu ça depuis 10 ans. Les ailes sont vraiment très fiables. Est-ce que tu vérifies quand même...

[00:59:22] **Lucian Haas:** Est-ce que les protos sont toujours vérifiés quand ils arrivent chez vous ? Est-ce que chaque élément est mesuré avec précision ? Ou est-ce que tu dis simplement : « C'est un proto, j'ai confiance en eux, je vais le prendre en montage, je vais le gonfler, je vois qu'il tient, donc je peux aussi m'en servir pour voler » ?

[00:59:33] **Stephan Stiegler:** Alors d'abord, c'est déjà contrôlé au niveau de la production elle-même. Je reçois aussi toutes les fiches de contrôle. Que ce soit une aile d'honneur ou un prototype, ils ont les mêmes fiches de contrôle où certaines choses sont simplement mesurées pendant la production, des trucs sont toujours vérifiés dans le processus de fabrication, et ainsi de suite. Et quand je reçois l'aile, on vérifie à nouveau par échantillonnage, et finalement, si l'aile présente, enfin, si quelque chose est anormal dans le comportement en vol, on regarde de toute façon. C'est clair. On commence alors à mesurer le bord d'attaque, le bord de fuite, les parties internes, les suspentes, et ainsi de suite. Donc, le plus souvent, ce sont les suspentes,

[01:00:14] mais normalement, il n'y a rien et quand l'aile est prête pour l'homologation, elle est de toute façon mesurée à nouveau pour consigner l'état de tout. Parce que l'aile est ensuite stockée comme modèle de référence chez l'organisme d'homologation, donc je ne peux plus aller vérifier après coup. À moins que je ne dise : s'il vous plaît, sortez-la à nouveau, je veux vérifier quelque chose, mais ce serait bien trop pénible. Ça veut dire qu'avant que l'aile ne parte, elle est vraiment vérifiée et mesurée avec une précision extrême.

[01:00:39] et consigné, pour s'assurer que toutes les ailes de série soient identiques au prototype, c'est-à-dire à l'aile de certification. C'est pour ça qu'on appelle ça une homologation de modèle. Un modèle est homologué et toutes les ailes de série doivent alors être identiques à celui-ci.

[01:00:52] **Lucian Haas:** Quand tu conçois ces différentes classes d'aile, est-ce qu'il y a une sorte de classe préférée pour toi, où tu te dis que ce sont vraiment les ailes de performance, c'est ça qui est stimulant ou attrayant, ou est-ce que ça peut aussi être que tu dis, en fait, l'ENA est presque plus amusant parce que là je peux encore plus m'éclater ou quoi que ce soit ?

[01:01:12] **Stephan Stiegler:** Alors, on peut inverser la question, il y a des ailes détestées.

[01:01:16] Des Schirmes de haine ? C'est quoi un Schirm de haine pour toi ? Pas des Schirme de haine, mais ils sont relativement rugueux, disons. C'est le grand classique, c'est un tandem, parce que c'est tout simplement très complexe, parce qu'il faut toujours deux personnes pour voler. Tu as déjà le double de main-d'œuvre qui y est investi et le double de force et les manœuvres, là tu dois bien sûr avoir beaucoup plus de sécurité

[01:01:43] prévoir que tu testes au-dessus de l'eau et tout ça. Et les manœuvres, le test, ce n'est plus vraiment drôle, tu es juste complètement épuisé physiquement après deux ou trois vols d'essai, parce que ça demande tellement de force et le truc, même si ce n'est pas grave, c'est juste tellement brutalement fatigant et personne n'aime vraiment ça. Est-ce que tu testes toutes vos ailes ? Oui. OK. Et je dis, c'est sympa avec toi, ce que j'aime faire, ce sont peut-être plutôt des ailes spéciales, parce que là ça va plus sur le facteur plaisir et parfois on regarde, OK, qu'est-ce qu'on peut encore faire vraiment. Alors Susi est déjà assez drôle, parce que pour la sécurité, elles sont de toute façon simples,

[01:02:29] comme une aile de dingue par exemple, mais on charge au-delà de ce qui est prévu pour la charge utile. Donc au final, ce sont des ailes qui sont parfois surchargées de 50 kilos par rapport à la charge nominale. Et elles fonctionnent quand même. Et puis avec une vitesse, c'est aberrant, donc avec une taille minimale, à fond, tu rentres dedans et elle se met à 70, et tu sais, là tu dois aussi la descendre, c'est peut-être plus drôle.

[01:02:55] Tu le fais ? Oui, oui, on le fait déjà. Et ça arrive, enfin, ça se produit si soudainement, genre un choc arrive en une fraction de seconde, il ne se passe rien, mais c'est vraiment tellement énergétique, tu as toujours ce moment "Aha", "Aha, ça ne marche pas", mais ça va si vite que tu ne peux même plus intervenir. Ça n'arrive pas aussi vite. Et c'est vraiment sympa parce que ces trucs sont juste trop cools et c'est vraiment un plaisir de les faire voler.

[01:03:28] **Lucian Haas:** Comment est-ce qu'on peut avoir l'idée de concevoir un design comme le Loco, c'est-à-dire construire une Susi en tant que deux places ?

[01:03:35] **Stephan Stiegler:** Oui, l'idée était en fait de laisser le C-aile en bois en tant que deux places, deux places, et je crois que la Susi n'était pas dans le processus de design à ce moment-là, disons. Et là, je me suis dit,

[01:03:51] on ne pourrait pas faire une Susi en deux lignes ? Et là, je me suis dit que j'allais juste essayer de voir si ça marchait. Parce qu'au fond, on verra bien, je suis curieux de voir ce que ça donne. Et ça a en fait plutôt bien fonctionné du premier coup. Et la question était alors : est-ce que quelqu'un en a besoin ? Non, en fait pas. Non, en fait pas. C'est quoi l'aile là ? Mais on l'a quand même

[01:04:16] **Lucian Haas:** mis sur le marché. Oui,

[01:04:18] **Stephan Stiegler:** parce qu'on s'est dit, d'accord, on le fait maintenant parce qu'on peut. Et l'objectif était déjà de construire l'aile la plus rapide, celle avec homologation, donc celle qui va vraiment vite. C'est pour ça qu'on est même passés à une taille en dessous, sur un 16 au lieu d'un 18. Et ensuite on a vraiment regardé, d'accord, est-ce que c'est homologable ? Et on s'est dit, oui, c'est homologable, ça passe, donc on le fait, tout simplement. Mais on s'est demandé, on s'est vraiment posé la question longtemps, à quoi sert cette aile ? Et au final, tu couvres déjà tout le reste avec la Susi et tout le reste. Mais pour quoi je construis cette aile maintenant ? Mais moi, personnellement, en Loco, je l'utilise pour le hike and fly. Donc je l'utilise en fait à la place de la Susi. C'est intéressant, si j'ai simplement plus de vitesse et que la tenue est encore au-dessus, c'est juste, c'est un peu plus lourd,

[01:05:07] C'est toujours un compromis, mais je l'aime presque encore plus que la Susi. Oui, et on s'est dit : bon, on le fait, putain, on le fait juste parce qu'on peut le faire. On a vraiment pris une taille en moins et on a regardé jusqu'où on pouvait aller en termes de vitesse de pointe, et comme c'était possible, on l'a fait, tout simplement.

[01:05:26] **Lucian Haas:** Est-ce que ça flatte aussi l'ego d'un concepteur de dire : j'ai maintenant l'aile homologuée la plus rapide ?

[01:05:36] **Stephan Stiegler:** Je ne pense pas que la question soit de savoir ce qui sera le plus rapide, mais je pense plutôt qu'il s'agit de faire quelque chose que personne d'autre n'a fait jusqu'à présent.

[01:05:45] Oui, on fait simplement des choses auxquelles les autres n'ont peut-être même pas pensé. C'est un peu penser hors de la boîte. On fait juste quelque chose de complètement différent.

[01:05:57] **Lucian Haas:** Est-ce que le Loco est acheté du tout ? Parce que tu dis que quelqu'un n'en a pas vraiment besoin ? Donc il y a beaucoup de gens qui disent : je n'ai pas besoin de la aile, mais je l'achète quand même ?

[01:06:06] **Stephan Stiegler:** Oui, oui, bien sûr. Alors, ce n'est pas le best-seller absolu, mais il se vend plutôt bien en fait. Et il a ses avantages, notamment au niveau de la stabilité et de la vitesse. Donc beaucoup de gens l'utilisent maintenant pour du cross-country, par exemple. Ou alors, moi, je l'utilise pour du hike-and-fly.

[01:06:25] **Lucian Haas:** Cette mentalité, de se dire : d'accord, on le fait aussi parce qu'on en est capable. Est-ce que c'était aussi une raison pour laquelle, avec le Volt 4, tu as dit : je sais que je peux construire un deux lignes ENC, alors je vais juste construire le premier qui arrive sur le marché ?

[01:06:41] **Stephan Stiegler:** Oui, pour le Volt, c'était déjà un peu différent. Mais je pense que c'est une attitude fondamentale d'E-Design. C'est comme ça qu'on a commencé et pourquoi Martin et moi avons en fait créé la boîte. Parce qu'on a vu, dans l'entreprise où on travaillait avant, où on était un peu installés, qu'on ne pouvait plus trop bouger les choses. Et tout était tellement banal. Pourtant, on avait tellement plus d'idées. Mais on ne pouvait plus les mettre en œuvre. Et c'est pour ça qu'on a en fait créé notre propre boîte. Et c'est pour ça que je pense qu'E-Design fonctionne plutôt bien, parce qu'on pense déjà un peu en dehors des standards, en dehors du cadre, et qu'on fait simplement des choses auxquelles les autres ne pensent même pas. Ou qui disent : est-ce que c'est rentable ? Ou est-ce que ça a du sens ?

[01:07:23] Et on dit simplement : oui, d'accord. Mais ça fonctionne. Et je dis qu'on a fait des choses qu'on a simplement construites pour nous-mêmes dès le début. La Susi, je l'ai construite pour moi au début parce que je voulais quelque chose de petit, de léger, qu'on pouvait bien piloter. Et pas n'importe quoi, où je ne faisais que descendre vite. On a fait la

même chose avec le Ronin et l'Ufo. Mais la Susi, c'était en fait une idée pour notre propre usage, je voulais faire quelque chose comme ça. Et je me suis dit : d'accord, je suis concepteur, donc je vais me construire ça. Et puis ça a bien fonctionné, on l'a mis sur le marché et ça a évolué. Et je pense que c'est une bonne approche. Il ne faut pas toujours tout faire selon les normes. On fait aussi du B-Shop-City et tout le reste.

[01:08:07] Et c'était mon job. Il y a encore bien plus que ça. Et je pense que c'est notre approche, celle qu'on a adoptée dès le début. Pour le Volt, le premier biplace, c'était comme ça : la modification de la norme avec les lignes de portance en classe C était déjà décidée depuis longtemps. Il ne s'agissait plus que de savoir quand elle serait publiée. Et ce n'était plus qu'une question de temps avant que le premier ne sorte. En fait, ça m'a vraiment étonné qu'on ait été les premiers pendant une année entière. C'est ça qui m'a le plus surpris.

[01:08:43] Et je n'étais pas tout à fait sûr non plus sur la question : est-ce que le nouveau successeur du Volt va être un biplace ou un triplace ? En fait, on a travaillé simultanément sur un triplace et un biplace. Le truc, c'est que le biplace fonctionnait avant le triplace. Sur le triplace, on n'aurait pas été aussi avancés. Et le biplace, lui, a bien fonctionné dès le début. C'est pour ça qu'on l'a finalement sorti, parce qu'on s'est dit : d'accord, il est fini, il fonctionne. Alors, est-ce que c'est un risque ou je ne sais quoi ? Pour nous, c'était une chose logique. Mais la question était : combien de temps ça va prendre ? Un biplace arrive dans la classe C, et combien de temps faut-il pour que ce soit accepté par les pilotes ? Et je pense,

[01:09:29] ça s'est en fait fait assez vite. Mais ça m'a vraiment étonné que la concurrence ait mis autant de temps au final et ne l'ait pas suivi.

[01:09:41] **Lucian Haas:** Il y avait aussi cette réflexion : on peut au moins être les premiers ? Enfin, au niveau marketing ou quelque chose comme ça, en se disant : OK, pour le Stubai Cup, on présente simplement le truc. Et on sait, d'après ce qu'on entend en ce moment, qu'on aura très probablement une première mondiale de cette manière pour générer beaucoup d'attention. Qu'on pousse un peu dans ce sens aussi ? Ça

[01:10:03] **Stephan Stiegler:** C'était sûrement en arrière-plan, oui. Qu'on se dise, d'accord, on regarde comment on peut accélérer un peu. Parce que je sais que quand il est fini, d'accord, on doit s'assurer qu'il ne se fasse pas attraper par quelqu'un d'autre tout seul. Qu'on puisse dire ça, c'est clair.

[01:10:15] Mais oui, on s'est probablement mis une pression inutile, parce qu'on veut être les seuls pendant un an. Mais il y a aussi des avantages à être le seul, non ? Oui, on a très bien vendu durant cette année. C'était vraiment dingue le nombre de Volt qu'on a vendus.

[01:10:32] **Lucian Haas:** Et maintenant, vous avez sorti le nouveau Volt, le Volt 5, après seulement deux ans. Si on regarde le passage du Rise 4 au Rise 5, je crois qu'il y a eu presque quatre ou cinq ans entre les deux. Et maintenant, du Volt 4 au Volt 5, seulement deux ans. Pourquoi seulement deux ? Est-ce que c'est pour dire : maintenant, tous les autres ont aussi un deux lignes, alors on en ajoute un et on reprend la tête ? Ou quelle est l'idée derrière ?

[01:10:54] **Stephan Stiegler:** Oui, il y a déjà eu beaucoup de choses qui ont été intégrées là-dedans. En gros, c'est le fait de se dire : d'accord, les temps de vol des ailes vont avoir tendance à être plus longs, parce que dans le domaine de la série, il ne se passe plus grand-chose au niveau de la puissance. On travaille maintenant davantage sur le comportement général et la performance pratique, comme on en a parlé plus tôt. Et pour le Volt, on a été quasiment les seuls pendant un an, et là, tout le monde peut le faire. Et c'est là que toutes les comparaisons ont commencé. Le Volt était certainement encore comparable au niveau de la performance après un an, même si les autres étaient déjà sur le marché. Mais en même temps, on a développé une aile D pendant un an déjà, et avant ça aussi. Et là, on a encore plusieurs choses...

[01:11:39] **Lucian Haas:** Pour le Hero

[01:11:39] **Stephan Stiegler:** C'est le 2, non ? Sur le Hero 2, oui. Et on y a découvert énormément de choses qui

[01:11:45] en termes de performance, surtout dans la zone de vitesse maximale, on a pu corriger pas mal de choses. Et pour nous, c'était assez logique. Je vais essayer la même chose avec le Volt. Ça a fonctionné sur l'Anibar et on s'est dit : d'accord, maintenant on sort un successeur et on sait qu'on est vraiment au top pour quelques années. Et qu'est-ce que vous avez changé ? Ça a beaucoup tourné autour des courbes de tension dans l'aile. Donc la magie à l'intérieur ? La

magie à l'intérieur a encore frappé, oui.

[01:12:18] **Lucian Haas:** Et là, tu peux donc dire que ces gradients de tension, si tu ne simules pas du tout, n'en font pas beaucoup. Tu ne peux même pas...

[01:12:25] **Stephan Stiegler:** ne pas trop simuler, parce que la question est de savoir si on remarquerait vraiment la différence en CFD, ce que ça apporte. Mais ce sont des effets pratiques. L'aile se comporte alors pratiquement différemment, elle a une autre réactivité. Elle se comporte différemment en pratique. Donc si tu volais dans de l'air calme, si tu faisais des comparaisons de glisse, tu ne pourrais presque rien tester. Il n'y a aucune différence. Mais dès que l'air commence à bouger, un truc vole et soudain l'autre s'en va. C'est ça. Mais

[01:12:58] **Lucian Haas:** si tu dis : « d'accord, j'ai remarqué ça sur le Hero 2 pendant le développement, et l'autre répartition des tensions dans l'aile l'améliore tellement ». Or, le Volt 5 est construit différemment du Hero. Peut-être au niveau du nombre de cellules ou autre chose. Est-ce qu'on peut vraiment dire que cette répartition des tensions, si tu ne la simules pas et tout le reste, peut être transférée d'un concept d'aile à l'autre ? Et comment tu fais ce transfert ? Est-ce que c'est une intuition, du genre « maintenant je sais où je dois placer une bande de tension » ou quoi que ce soit que tu aies fait de plus précis ?

[01:13:32] **Stephan Stiegler:** Oui, certaines choses se transfèrent vraiment bien sur d'autres modèles. Et ça finit par devenir un fil conducteur pour toutes les ailes, au final. Et c'est là que survient la prochaine révolution. Et selon ce qui arrive dans la nouvelle pipeline, ça va tout réabsorber à nouveau.

[01:13:49] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que niveau performance, il ne se passe plus grand-chose. On peut encore, enfin au niveau de la maniabilité et tout ça, il se passe encore des choses. Et comment est-ce que c'est pour toi en tant que concepteur, quand tu te rends compte qu'on arrive en fait doucement à un plateau pour le parapente ? Est-ce que tu le vois vraiment comme ça ?

[01:14:10] **Stephan Stiegler:** Oui et non. Parce qu'on se demande toujours : comment je peux faire encore mieux ? Et puis, d'une certaine manière, tu finis par le faire mieux. Tu arrives toujours à tirer quelque chose de plus quelque part. Jusqu'à présent, tout a toujours été un peu mieux. C'est comme ça. On se dit : d'accord, on a le corps qui a une résistance, on a les suspentes, la résistance, je ne peux plus rien enlever. Comment je peux faire pour que, purement sur les données techniques, ça aille mieux ? C'est toujours la question de base. Mais malgré tout, on continue d'optimiser et, oui, chaque génération est toujours une amélioration par rapport à la génération précédente.

[01:14:55] Même si les bonds ne sont peut-être plus aussi grands qu'avant, ils sont toujours là. Comment restes-tu créatif ? Je pense que c'est toujours une question de flow et, comme je l'ai dit, je crois que le progrès du développement, ce sont simplement les problèmes, parce que tu cherches toujours des pistes de solution pour certains problèmes ou processus.

[01:15:20] Et chaque solution te fait avancer un peu plus. C'est donc ça qui me met au défi, en fait. Alors, on va se faire une idée nous-mêmes. Par exemple, pour nos spécificités, comme maintenant,

[01:15:34] ce sont des choses complètement différentes, mais la plupart des choses sortent vraiment de la résolution de problèmes. Et celles-ci ont ensuite un avantage qui a encore des influences sur d'autres choses, et dans le sens positif. Et là, on a encore un progrès. Mais il faut vraiment être très créatif pour résoudre des choses tout le temps.

[01:15:56] **Lucian Haas:** Est-ce que ça t'a déjà lassé, de devoir constamment développer quelque chose de nouveau ? Au point de te dire : "Allez, en fait, cette aile High-B, elle vole bien, ça fonctionne. Les gens, on ne peut pas faire mieux. Ça suffit pour l'instant."

[01:16:11] **Stephan Stiegler:** Oui, si on regarde en gros la plupart des ailes sur le marché, il faut dire, d'accord, qu'est-ce qu'on veut de plus maintenant ? Les ailes sont toutes bonnes, elles fonctionnent bien, ont une bonne sécurité passive et active, selon la catégorie. Qu'est-ce qu'on veut de plus, au fond ? Mais quand même, le marché attend toujours quelque chose de nouveau. Tu peux même avoir une aile depuis quatre ans qui est toujours super bonne, elle ne se vendra plus correctement. Il faut faire quelque chose... Notre époque vit toujours du renouveau, au final. C'est... À un moment donné, ça va devenir très difficile, je dirais.

[01:16:48] **Lucian Haas:** Mais est-ce que c'est une source de motivation pour toi ou est-ce que c'est aussi parfois un fardeau, de se dire qu'il faut apporter quelque chose de nouveau ?

[01:16:55] **Stephan Stiegler:** Ça peut être les deux. Parfois, l'aile est vraiment agaçante quand tu sais que, peu importe ce que tu changes, ça ne change rien. Tu as parfois des prototypes si tenaces que tu te dis : je n'en peux vraiment plus. Je balance le truc par la fenêtre. Je ne sais plus quoi faire. Il ne veut juste pas. Ça peut arriver.

[01:17:16] Mais c'est encore plus génial quand tu...

[01:17:20] optimises things continuously and finds solutions

[01:17:24] ça résout le problème au final et tu vois, d'accord, tu déplaces quelque chose. Si tu avances, si tu continues et que tu as le produit final à la fin, l'aile terminée, et là tu te dis, waouh, elle est vraiment... géniale, elle me plaît vraiment. C'est ça qu'on vit en tant que concepteur et pilote test, c'est ce qui te donne de l'énergie. Ce sont les derniers 5 %, c'est ça en quelque sorte.

[01:17:47] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que la pratique du parapente et la conception t'ont appris sur la vie ou pour la vie ?

[01:17:54] **Stephan Stiegler:** Oui, on ne peut en fait rien prendre pour acquis ou supposer que

[01:18:00] si tu as fait quelque chose en supposant que la suite fonctionnerait de la même manière. Tu dois à chaque fois... Enfin, ce n'est pas recommencer de zéro, mais tu ne peux rien prendre pour acquis. Tu dois y travailler constamment. Comme tu travailles sur toi-même. C'est un processus constant

[01:18:22] process qui ne s'arrête jamais. Tu dois toujours regarder vers l'avant. Toujours vers l'avant, ne jamais s'arrêter. Dès que tu t'arrêtes et que tu restes immobile, ça ne recule pas en fait.

[01:18:32] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu aimerais construire, toi ?

[01:18:37] **Stephan Stiegler:** Tu veux dire un parapente ou quelque chose de complètement différent ? La question est ouverte.

[01:18:47] Rien ne me vient à l'esprit pour l'instant.

[01:18:50] C'est direct. Enfin, il y a énormément de choses qui nous attendent prochainement. On pourrait dire que c'est du travail standard. Il y a aussi des trucs très intéressants, mais pour ce qui est de sortir complètement du cadre en ce moment, on est plutôt bien servis, je dirais. Mais qui sait ce qu'il y aura demain. Ça dépendra de nous. Ce sera une idée folle ou autre chose. Et on se dira encore : "Ouais, pourquoi pas ? On essaie, tout simplement." Où trouves-tu ton calme ?

[01:19:21] À

[01:19:22] **Lucian Haas:** En montagne ou pendant l'entraînement, oui.

[01:19:27] Maintenant, j'ai juste laissé la paix de côté. Je l'ai remarqué.

[01:19:32] Stefan, je te remercie pour cette conversation très approfondie sur tout ce qui touche aux philosophies de vie, à l'entraînement pour Hawaï et sur les coulisses de la conception de parapente. J'ai pris beaucoup de plaisir à discuter avec toi. J'espère que les gens qui ont écouté ou qui écoutent encore ont aussi pris du plaisir, et je trouve ça génial de voir à quel point tu t'optimises toi-même, mais aussi tes ailes. Merci pour ça.

[01:19:58] **Stephan Stiegler:** Merci pour l'interview. J'espère que ça t'a plu.

[01:20:07] **Lucian Haas:** C'était l'épisode 148 de Podz-Glitz avec Stefan Stiegler. Vous trouverez des liens complémentaires dans les notes de l'épisode sur le Gleitschirm-Blog Looglights. Podz-Glitz est le podcast de Looglights. Vous pouvez vous y abonner sur toutes les plateformes de podcast habituelles. Un nouvel épisode sort tous les 14 jours. Et si vous ne voulez pas attendre si longtemps, n'hésitez pas à explorer les archives. On y trouve déjà plus de 150 heures de conversations passionnantes sur l'univers du parapente. En tant que journaliste indépendant, j'investis d'ailleurs beaucoup de temps et d'énergie dans Podz-Glitz et Looglights. Mais cela n'est possible que si mes auditeurs et

lecteurs me donnent un coup de pouce financier. Est-ce que vous participez déjà ? Vous êtes libre de choisir le montant que vous souhaitez donner en tant que contributeur.

[01:20:54] Si tu hésites, ma suggestion sans engagement est de 60 euros par an. Ça ne revient qu'à 5 euros par mois. Je pense que c'est une offre très juste pour autant d'informations actuelles et approfondies, ainsi que de divertissement autour du plus beau loisir au monde. Toutes les infos sur la manière dont ton soutien me parvient se trouvent sur le site looglights.blogspot.com. Il y a un menu "Soutenir". Looglights s'écrit l -u -g -l -i -d -z. Merci à tous les contributeurs. À bientôt. L'argent ne tombe pas du ciel. Ciao.