

Das manifest

Podz-Glidz 149 — Heli Eichholzer

Published	2024-12-05
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-149-das-manifest
Duration	01:22:00
Speakers	Heli Eichholzer, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0149-das-manifest-heli-eichholzer.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	25 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	21
Show notes	21
Transcript	22
Français	38
Show notes	38
Transcript	39

Deutsch

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

Show notes

Helmut „Heli“ Eichholzer ist einer der erfolgreichsten Gleitschirmpiloten Österreichs. Was er sich für die Zukunft wünscht

Heli Eichholzer fliegt seit 30 Jahren Gleitschirm – und fast ebenso lang auch sehr erfolgreich in den verschiedensten Wettbewerben.

Neun Mal war er bereits Österreichischer Staatsmeister, seit Jahrzehnten gehört er der Österreichischen Nationalmannschaft an. 2015 stand er für einige Zeit auf Platz 1 der Weltrangliste. Hinzu kommen drei X-Alps-Teilnahmen und einige Siege und Podestplätze bei Bordairrace, Crossalps und Weltcups.

In dieser Folge 149 von Podz-Glitz soll es aber weniger um diese Erfolge gehen, als um das, was Heli sich für die Zukunft vorstellt und wünscht.

Kürzlich hat er in einer Art Manifest drei Themenbereiche skizziert, in denen er Änderungs- oder Verbesserungsbedarf sieht, damit österreichische Gleitschirmflieger in Zukunft auch international wieder erfolgreicher mitfliegen können.

Es geht um die Teamflugfähigkeit der Nationalmannschaft und den Ruf nach einem offiziellen Manager oder Coach (die weibliche Form ist hier mitgemeint), der sich um die strategische Förderung des österreichischen Nachwuchses kümmert.

Als drittes Thema hat sich Heli Gedanken gemacht, wie wichtig es wäre bei der Ausrüstung, sprich: den Schirmgrößen, einen faireren Wettbewerb zu erreichen und damit auch die Sicherheit der leichten Piloten zu steigern. Wie das ginge, und welche Rolle dabei eine Art Schwimmnudel spielen könnte – das und noch mehr kommt hier zur Sprache.

Werde zum Förderer von Podz-Glitz und Lu-Glitz! So hilfst Du mit, dass ich Dir auch weiterhin interessante Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens präsentieren kann. Wie das geht, steht unter:

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

Musik dieser Folge:

Track: Between the Spaces | Künstler: The Soundlings

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=RiqmFd47kDM>

Lu-Glitz Links:

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

LINKS zu Heli Eichholzer:

- Helis Website: <https://www.helmut-eichholzer.com>
- Heli auf Facebook: www.facebook.com/helmut.eichholzer
- Heli auf Instagram: <https://www.instagram.com/helmut.eichholzer>

Transcript

[00:00:05] **Heli Eichholzer:** Also das Schöne am Gleitschirmfliegen ist, nicht wie bei einer normalen Sportart, wo einfach die körperliche Leistung das entscheidende Kriterium ist, dass man auch mit etwas betagterem Alter, mit 40, 50 noch ideal in einem Bereich ist, wo man eine gute Leistung abrufen kann und wo man wirklich so viel Erfahrung hat, die über die Jahre mitnimmt und das dann schon ein Vorteil sein kann, wirklich noch in einem gesetzteren Alter eine Rolle zu spielen.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz -Podcast.

[00:00:55] Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:00] Heute mit Helmut Eichholzer. Und ich bin Guzman Haas.

[00:01:10] Helmut Heli Eichholzer fliegt seit 30 Jahren Gleitschirm und fast ebenso lang auch sehr erfolgreich in den verschiedensten Wettbewerben. Neunmal war er bereits österreichischer Staatsmeister, seit Jahrzehnten gehört er der österreichischen Nationalmannschaft an. 2015 stand er für einige Zeit auf Platz 1 der Weltrangliste. Hinzu kommen drei X -Alps -Teilnahmen und einige Siege - und Podestplätze bei Border Races, Cross -Alps und Weltcups. In dieser Folge 149 von Podz-Glitz soll es aber weniger um diese Erfolge gehen, als um das, was Heli sich für die Zukunft vorstellt und wünscht. Denn kürzlich hat er in einer Art Manifest drei Themenbereiche skizziert, in denen er Änderungen und Veränderungen in der Welt anbietet.

[00:01:58] Und in denen er den Führungs - oder Verbesserungsbedarf sieht, damit österreichische Gleitschirmfliegen Zukunft auch international wieder erfolgreicher mitfliegen können. Es geht um die Teamflugfähigkeit der Nationalmannschaft und den Ruf nach einem offiziellen Manager oder Coach. Die weibliche Form ist hiermit gemeint, der sich um die strategische Förderung des österreichischen Nachwuchses kümmert. Als drittes Thema hat sich Heli Gedanken gemacht, wie wichtig es wäre, bei der Ausrüstung, sprich den Schirmgrößen, einen faireren Wettbewerb zu schaffen. Und damit auch die Sicherheit der leichten Piloten zu steigern. Wie das ginge und welche Rolle dabei eine Art Schwimmmudel spielen könnte, das und noch mehr kommt hier zur Sprache.

[00:02:45] Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glitz. Wie das ganz einfach geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:01] Helmut, wirst du eigentlich lieber Helmut oder Heli genannt?

[00:03:05] **Heli Eichholzer:** Ich bin

[00:03:05] **Lucian Haas:** eigentlich mit Heli groß geworden. Und das läuft noch immer. Auch mit meinem Alter passt das noch. Apropos Alter, du wirst in Kürze 49, habe ich gesehen. Ab wann gehört man beim Gleitschirmfliegen eigentlich zum alten Eisen? Also das Schöne am

[00:03:20] **Heli Eichholzer:** Gleitschirmfliegen ist, nicht wie bei einer normalen Sportart, wo einfach die körperliche Leistung das entscheidende Kriterium ist, dass man auch mit etwas betagterem Alter, mit 40, 50 noch ideal in einem Bereich ist, wo man eine gute Leistung hat. Wo man eine gute Leistung abrufen kann und wo man wirklich so viel Erfahrung hat, die über die Jahre mitnimmt. Und das dann schon ein Vorteil sein kann, wirklich noch in einem gesetzteren Alter eine Rolle zu spielen.

[00:03:52] **Lucian Haas:** Nun bist du seit 30 Jahren dabei, machst Wettkampffliegerei und sowas. Würdest du denn sagen mit Erfahrung, bist du über die Jahre gefühlt für dich, vielleicht gar nicht von den Ergebnissen, aber von dem, was du leisten kannst, würdest du sagen, du bist eigentlich immer besser geworden?

[00:04:09] **Heli Eichholzer:** Ich würde sagen, ich habe mich entwickelt, weil im Endeffekt hat sich der ganze Sport entwickelt. Würde ich am gleichen Niveau bleiben, wäre ich jetzt wahrscheinlich ein besserer Anfänger. Und in den 30 Jahren hat sich so viel getan, dass man sich entwickeln muss, um immer noch in irgendeinem Bereich vorne mitzufliegen.

[00:04:32] **Lucian Haas:** Welche Entwicklungssprünge für dich waren so die entscheidenden, wo du sagst, da ist richtig was passiert? Welche

[00:04:39] **Heli Eichholzer:** Entwicklungssprünge für dich waren so die entscheidenden, wo du sagst, da ist richtig was passiert? Im Allgemeinen habe ich mich immer in Situationen oder in Zeiten entwickelt, wo ich eigentlich eine Niederlage eingefahren habe. Oder wo ich gemerkt habe, ich habe einen Puls der Zeit versäumt oder ich weiß jetzt nicht mehr, ob ich jetzt noch richtig bin mit meinen Annahmen, mit meinen Verhaltensweisen in der Luft, wie ich fliege und was ich entscheide oder wie ich entscheide. Und in diesen Bereichen, wo ich mich dann selber hinterfragt habe, das waren immer die Sachen, wo ich im Nachhinein dann richtig gute Sprünge gehabt habe. Und eigentlich waren die Niederlagen die wichtigen Zeiten für mich als Sportler, um

[00:05:16] **Lucian Haas:** mich weiterzubringen. Was würdest du dann sagen, war so eine wichtige Niederlage, die du hattest, aus der dann letzten Endes was Positives draus geworden ist?

[00:05:26] **Heli Eichholzer:** Also das hat so nach den ersten vier, fünf Jahren Wettkampffliegen, also am Anfang ist man mal super begeistert, motiviert, man glaubt, man kann die Welt zerreißen. Und man merkt da eine gute Steigerung immer wieder, mit jedem Bewerb lernt man was dazu und dann stagniert das einmal. Und das war in meinem Fall ja so, ich habe einfach das nicht einbezogen, wie wichtig das zum Beispiel die Schirmleistung ist. Und habe mir halt irgendeinen Schirm gekauft und habe mir gedacht, ich kann damit die Kurden mitfliegen. Das war einfach definitiv nicht so und ich habe es aber eigentlich nicht verstanden, warum das so ist. Ich habe da an mir gezweifelt und dann habe ich mir gedacht, ich bin einfach kein guter Pilot. Das funktioniert einfach nicht. Bis ich dann drauf gekommen bin, mit einem kleinen Geldinvestition und einem Schirm, der damals einfach einer der besten war.

[00:06:18] Mit deinem Ankauf von deinem Schirm nachher habe ich gecheckt, es geht um die Schirmleistung auch. Die ist essentiell und entscheidend, dass man irgendwie überhaupt einmal mitfliegen kann fahren. Das war so ein Meilenstein bei mir.

[00:06:32] **Lucian Haas:** Nun gibt es ja bei der Schirmleistung, oder zumindest über diese drei Jahrzehnte, gab es ja ungeheure Sprünge und auch wirklich bahnbrechende Entwicklungen. Die offene Klasse dann kam, die Zwei -Liner wurden eingeführt. Jetzt in den letzten Jahren die Einführung der Submarine -Gurtzeuge und sowas. Würdest du sagen, dass sich alles da so nach Leistung orientiert? Geht das eigentlich alles in die richtige Richtung?

[00:06:56] **Heli Eichholzer:** Ja, prinzipiell muss man sagen, ist die Entwicklung in der Gleitschirmszene so eine stufenweise Entwicklung, wo man zuerst einmal möglichst viel leistet, die Leistung auserkitzelt, die dann vielleicht auch nicht immer fliegar war. Also sprich, eine bessere Leistung hat dann unter Umständen dazu geführt, dass die Schirme heißer wurden. Und der nächste Schritt war dann wieder, dass man die gleiche Leistung behält, das Ganze aber wieder einfacher macht. Und der Ablauf ist nach wie vor da. Also die krasseste Entwicklung, muss ich sagen, waren dann die Zwei -Liner, wo jeder in der Szene gesagt hat, nie im Leben, wir werden alle sterben. Das funktioniert einfach nicht. Wie soll das funktionieren? Und dann hat man sich halt dazu durchgerungen, okay, jetzt probieren wir das Zeug einmal.

[00:07:45] Und dann hat man einen Flug gemacht, am Anfang noch komisch mit Zwei -Liner -Steuerung, mit B und so, ungewandt. Und nach ein paar Flügen hat man einfach verstanden, okay, die Jungs, die das erfunden haben, haben sich was überlegt, das funktioniert, das ist die Zukunft.

[00:08:01] **Lucian Haas:** Fliegst du gerne Zwei -Liner?

[00:08:03] **Heli Eichholzer:** Ja, liebend gerne. Ich finde einfach die Kontrolle vom Schirm viel einfacher. Das Feedback ist super angenehm. Man ist einfach auch bei Extremsituationen schneller auf der B und kann das Profil anders anstellen. So in Summe, Fluggefühl und Sicherheit hat sich einfach ins Positive entwickelt. Und ich glaube, das zieht sich von der Wettkampfschirmentwicklung weiter runter in die unteren Klassen.

[00:08:32] **Lucian Haas:** Gerade wenn man bei der Wettkampfschirmentwicklung so guckt, da hat sich ja eigentlich in den letzten Jahren gar nicht mehr so viel getan. Also, ich glaube, der Enzo 3, ist der jetzt fünf oder schon sieben Jahre auf dem Markt? Auf jeden Fall schon ewig lang für klassische Vorstellungen, wo man sagt, irgendwie leistungstechnisch geht da jetzt nichts mehr so groß weiter. Und wenn man bei Wettbewerben guckt, der eigentliche Leistungssprung, der in der letzten Zeit noch da war, ist dann durch diese Submarine -artigen Gurtzeuge selber gekommen. Siehst du da denn sowas, dass du sagst, okay, die wurden eingeführt, gibt es da auch Entwicklung, wo man sagt, vielleicht wird das irgendwann auch noch handhabbarer, sicherer oder sonst etwas? Der

[00:09:12] **Heli Eichholzer:** Meinung bin ich auf jeden Fall. Und der Enzo, den gibt es jetzt zum Beispiel seit, glaube ich, fast acht Jahren. Das hat es noch nie gegeben vorher in der Geschichte der Gleitschirmfliegen, dass ein Wettkampfschirm acht Jahre plus minus gleich aussieht. Die Leute fliegen dann und es gibt keine Weiterentwicklung. Also es ist sicher super schwierig. Da noch weiterzuentwickeln, da muss vielleicht irgendwann wieder ganz was Neues einfallen, ein neues Konzept, dass wieder die Denke da anders wird. Aber wie du gesagt hast, das Gurtzeug ist eigentlich mittlerweile das, was die Leistung noch erweitert. Also der Schirm plus minus von den verschiedenen Herstellern hat die gleiche Leistung. Und jetzt geht es ziemlich ums Gurtzeug.

[00:09:58] Und dann die Submarine ist jetzt rein vom Fliegen her, das ist sehr super angenehm. Es ist halt auf Limit gebaut. Also sprich, der Protektor ist halt so gemacht, dass er durchkommt durch die Zertifizierung. Das Handling ist überschaubar, super. Wenn man mal drinsitzt, passt das dann. Die Optik, also der Blick Richtung Instrument, der ist eher schwierig. Da hat es auch wieder vom Vorjahr auf Vorjahr eine Entwicklung gegeben, damit man die Geräte jetzt wieder besser sieht. Also im Endeffekt, glaube ich, ist ja jeder da in die Richtung unterwegs, dass er Gurtzeug optimiert. Und das wird noch einige Schritte bedürfen, dass das Zeug auch dann einfacher ist und vielleicht leichter und besser handelbar.

[00:10:47] Aber aktuell merkt man halt einen Unterschied, ob man jetzt eine Submarine fliegt oder kein Submarine. Rein von der Leistung her hat man dann einen Nachteil im Wettkampf.

[00:10:56] **Lucian Haas:** Das heißt, wenn man wirklich an der Spitze mitfliegen will, so wie du früher gemerkt hast, dass ich muss den besseren Schirm haben, ich muss jetzt auch ein entsprechendes Submarine -Gurtzeug haben, sonst habe ich eigentlich gar keine Chance.

[00:11:08] **Heli Eichholzer:** Ja. Also ich möchte natürlich darauf hinweisen, es geht jetzt da um Top -Level. Wenn ich jetzt einen normalen Bewerb fliege, ich glaube, da spielen so viele andere Faktoren eine Rolle, dass jetzt das Gurtzeug überschaubar wichtig ist. Wenn ich jetzt in Österreich einen Bewerb fliege, einen Liga -Verwerb, dann ist das jetzt nicht komplett ausschlaggebend über meine Platzierung. Aber im Endeffekt, dem Top -Level. Im Top -Niveau -Bereich macht das genau das aus, ja.

[00:11:35] **Lucian Haas:** Du hast mal, ich glaube, du hast mal so einen TED -Talk gemacht, so ein Video, da habe ich das glaube ich gesehen, du hast mal selber dein Gurtzeug, was du eine Saison geflogen hast, aerodynamisch optimiert, um damit besser dazustehen. Was hast du da gemacht?

[00:11:54] **Heli Eichholzer:** Ja, das war eine interessante Geschichte. Also ich war da sehr motiviert über den Winter, habe Zeit gehabt. Das war so ein... Niveau trifft ein Gurtzeug. Und da ist gerade das so aufgekommen mit aerodynamischer Form und ein bisschen die Idee, dass das doch wichtig sein könnte. Also da sind ja zu dieser zweiten, das war zwischen 2013 und 2015, die Meinungen auch noch auseinandergegangen. Bringt ein Pürzler am Gurtzeug überhaupt was? Ja, theoretisch schon ein bisschen, aber ist das wichtig? Und wir haben halt gedacht, okay, ich weiß, ich habe einen S -Schirm, der geht einen Tick schlechter als die größeren. Und jetzt habe ich zwei Möglichkeiten. Ich kapituliere und sage, okay, das wird nichts.

[00:12:39] Mit dem Schirm brauche ich gar nicht antreten. Ich bleibe zu Hause. Oder ich sage, okay, ich nehme die Herausforderung an. Ich schaue mir das an. Was kann ich alles optimieren? Und was kann ich nutzen? In der Form, ich werde ein bisschen vom Baumaß kleiner, sage ich einmal mit 1,65, 1,68. Und habe mir gedacht, ich könnte das ja nutzen und das Gurtzeug so optimieren und an meine Körperausmaße anpassen mit einem zusätzlichen Pürzler hinten ran. Und daraus noch ein bisschen Leistung generieren und mit dem S mit den Ticken mitfliegen. Und das hat einfach

funktioniert. Das war definitiv der ausschlaggebende Faktor, warum ich am Ende des Jahres dann auf der Weltrangliste ganz oben gestanden bin.

[00:13:27] Und... Im Nachhinein gesehen hat sich das total gut ausgezahlt. Und man hat aber jetzt nicht gesehen, dass man Gleitzeug besser fliegt, sondern einfach den Hauch, der das Gurtzeug gebracht hat, den Hauch Leistung, hat man gemerkt beim Bewerb, dass man gut mitkommt mit allen. Wenn ich noch gut steige, dann kann ich in eine Position kommen, wo ich kontrolliere, wo ich oben die Jungs bin und dann super mitfliegen kann und taktisch einfach besser und einfacher fliegen kann.

[00:13:58] **Lucian Haas:** Da warst du mehrere Monate lang an der Weltspitze, also auf der Weltrangliste standest du auf Platz 1 mit einem S -Schirm. Jetzt hast du neulich auf Facebook einen längeren Post geschrieben, wo du verschiedene Themen rund ums Wettkampffliegen aufgegriffen hast. Und unter anderem schreibst du darin, da geht es um Schirmgrößen und so etwas, und da schreibst du, dass du jetzt für die nächste Saison vor der Überlegung stehst, steigst du von einem S -Schirm auf einen M -Schirm um. Kannst du mit einem S -Schirm nicht mehr gewinnen?

[00:14:31] **Heli Eichholzer:** Es ist ein bisschen abhängig vom Gebiet, finde ich. Also in den Alpen macht es überhaupt keinen Unterschied, ob man mit einem S fliegt, weil einfach bei starker Thermik das nicht unbedingt so ins Gewicht fällt. Hingegen im Flachland mit großen Pulks, je nachdem wo man positioniert ist im Pulk oder welcher Typ Pilot man ist, ich bin eher einer, der schon tendenziell zu weit vorne ist oder ab und zu mal angreift. Mit dieser Art von Fliegerei ist es ein Vorteil, wenn man ein bisschen mehr Leistung hat. Und das ist einfach so meine Überlegung. Grundsätzlich würde ich es schaffen, in den Gewichtsbereich von einem M zu kommen, aber ich müsste halt mega viel Gewicht aufladen.

[00:15:16] Und mir ist das völlig bewusst, dass viel Gewicht bedeutet, es wird gefährlich. Also beim Starten und beim Landen auf jeden Fall. Weil einfach mit einem Zementsack am Rücken, das nicht lustig ist, da irgendwie an einen Hügel runter zu laufen, vielleicht bei wenig Wind. Das ist einfach sicherheitstechnisch ein volles Thema. Und das sind so meine Gedanken, wo ich sage, es macht Sinn, ein Einfliegen rein von der Leistung und vom Ergebnis vielleicht, aber andererseits das Risiko. Und das ist jetzt bei mir so das Thema, wo ich gerade abwäge. Und ich habe mich da auch mit Luc Armand unterhalten. Er ist der Konstrukteur von OZAN und der hat die SAT -Maschine entwickelt.

[00:16:01] Und er sagt halt, sein nächster Schritt wäre, irgendwas zu implementieren, dass die ganzen Schirmgrößen plus minus gleich gut gehen und dass jeder dann auf die Idee kommt, okay, ich fliege mit einer leichten Ausrüstung. Das heißt, so wie in meinem Fall, ich kaufe jetzt kein M, sondern ich kaufe mir ein S, habe die gleiche Leistung, also gibt es auch gar keinen Grund, warum ich ein M fliege. Und mit Ballast das Risiko einfach auf mich nehme. Und seine Idee ist halt, dass die ganze Szene dann sich auf einmal entwickelt und sagt, okay, wir bauen jetzt leichtere Gurtzeuge, leichtere Ausrüstungen. Wir forcieren die Leute, dass sie mit weniger Ballast fliegen, keine Bleiplatte mehr unter dem Sitzblatt haben. Und das führt dazu, dass der ganze Sport einfacher, sicherer und angenehmer

[00:16:51] **Lucian Haas:** wird. Lass uns da gleich nochmal weiter darüber reden. Ich möchte noch einmal kurz zu dir zurückgehen, bevor wir zu diesen Ideen von Lückermann kommen. Wie viel Ballast müsstest du denn mitnehmen, um von S auf M umsteigen zu können? Also ich rechne jetzt

[00:17:09] **Heli Eichholzer:** immer das Gesamtgewicht von der Ausrüstung. Ich habe jetzt so 38 Kilo und müsste nochmal ein Siebenkilo dazu mitnehmen. Sieben, acht Kilo. Also da war ich irgendwo bei 45 Kilo. Dann würde ich es so machen, dass ich an meiner Bleiweste herumhängen würde. Also das ist einfach so wie eine Jacke mit so Bleieinsätzen drin. Ich schaue mir aus wie ein Terrorist. Aber es ist der einfachste Weg, das Gewicht am Körper zu haben und mit dem Gewicht dann auch noch irgendwas zu machen. Weil alles, was man im Gurtzeug drin hat, ein Zusatzgewicht, ist viel schwerer zu handeln. Das Gurtzeug hängt auf den Schultern und irgendwie wie ein blomper Sack behindert dich das beim Laufen.

[00:17:55] Und beim Landen und überall.

[00:17:58] **Lucian Haas:** Und diese sieben Kilo, was bringt dir das an Leistung mehr? Ist das Leistung hauptsächlich, dass du etwas schneller fliegen kannst damit? Weil du sagst, ich habe sieben Kilo mehr und dann schaffe ich halt ein bis zwei Kilometer mehr Geschwindigkeit? Oder bietet dir das sonst auch noch mehr?

[00:18:15] **Heli Eichholzer:** Geschwindigkeitsmäßig ist jetzt kein Unterschied, ob man ein M oder ein S fliegt. Einfach von der Leistung her wird es vielleicht 0,1, 0,2 Gleitzahlen bringen. Das führt dazu, dass man nach einer langen Gleitpassage ein bisschen höher ankommt. Vielleicht nicht aufs Tiefste ankommt und die Thermik selber suchen muss, sondern ein paar andere Tiefer sind und ich mich drauf sitzen kann und dahingehend weniger Risiko habe und schneller in einem guten Schlauch bin und wieder eine gute Schnittgeschwindigkeit herbringe.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Nun gibt es ja eine ganze Reihe von Piloten, die sehr weit oben in der Welt müssen. Mitfliegen, die auch sehr leicht sind im Grunde. Also ein Honorin Armand von den Franzosen oder ein Maxime Pinot, das sind ja auch Leichtgewichte im Grunde wie du. Sind eigentlich Leichtgewichte die besseren Piloten? Sie haben nur die schlechteren Schirme?

[00:19:11] **Heli Eichholzer:** Ich glaube, das kann man jetzt nicht umlegen auf das Körpergewicht oder die Größe. Es gibt geniale Typen, die fliegen an L oder keine Ahnung, Juri Vidic fliegt super leichtes Gurtzeug und fliegt an M, hätte aber idealerweise auch die Möglichkeit an M, an L zu fliegen, aber er fühlt sich halt so besser. Und die Jungs, die Franzosen, der Maxime und der Honorin, die sind halt einfach genial gut drauf, sind super Typen, fliegen an M, sind aber auch richtig mit viel Ballast unterwegs. Und für sie, ich habe mir einer gesagt, ganz klar, ja, das macht was aus. Die haben früher auch S geflogen, aber haben erkannt, ja, fliegen wir an M, funktioniert besser, nehme lieber das Gewicht mit und habe dann den Ticken mehr Leistung.

[00:20:03] Und es wird richtig cool zu sehen, wie die Jungs fliegen und ja, also da kann man richtig

[00:20:10] **Lucian Haas:** viel lernen. Und im Sinne der Aufrüstung siehst du dann aber, die fliegen ein M mit meiner Gewichtsklasse, also muss ich wahrscheinlich auch umsteigen.

[00:20:19] **Heli Eichholzer:** Ja, das ist jetzt einfach so die Phase, die Phase der Entscheidungsfindung, wo ich sage, ich bin nochmal drei, vier Kilo leichter als die Jungs und muss dementsprechend noch mehr mitnehmen. Und jetzt geht es um das, wie ich das Risiko eingehe, wie ich mich darauf einlasse. Ich werde grundsätzlich einmal so angehen, dass ich im Frühjahr ganz normal mit meinem S fliege und schaue, wie es mir geht, ob ich Spaß habe. Und die WM wäre dann im August, September in Brasilien. Das wäre so für mich der Entscheidungspunkt, wo ich sage, okay, ich trete jetzt dort an mit einem S oder einem M.

[00:20:59] **Lucian Haas:** Bist du beim Superfinale dabei in Kolumbien im Februar?

[00:21:03] **Heli Eichholzer:** Nein, leider nicht. Also mir fehlt da der Urlaub. Ich bin normal angestellt in einer Firma und das geht sich einfach nicht aus.

[00:21:13] Wäre interessant, ein super Gebiet, da war WM vor einigen Jahren, 2015, 16 glaube ich. War genial zum Fliegen, also richtig cool. Aber ja, alles geht nicht und ich konzentriere mich dann wieder auf die Bewerber im Sommer oder in Europa und auf die WM.

[00:21:33] **Lucian Haas:** Wenn ich dich aber jetzt richtig verstanden habe, wärst du einer, der es sehr begrüßen würde, wenn solche Ideen wie die Luc Armand da hat, irgendwie die Schirmleistungen angleichen zu können. Da wärst du sehr dafür. Aber wie könnte das denn überhaupt funktionieren?

[00:21:50] **Heli Eichholzer:** Ja, prinzipiell muss ich schon einen Fokus haben. Oder würde ich trotzdem sagen, der Fokus ist auf die Sicherheit gelegt.

[00:21:59] Funktionieren würde das so, im ersten Schritt jetzt einmal bei bestehenden Schirmen, könnte man so eine Art, so eine Schaumstoffröhre. Wie so eine Schwimmnudel oder? Schwimmnudel, genau so was in der Art. Vielleicht nicht so dick vom Durchmesser, ein bisschen weniger. Aber so eine Schwimmnudel, links und rechts auf eine B auf. Und das würde eigentlich die Leistung so weit minimieren oder so weit runterholen, dass man mit der Länge der Schwimmnudel und mit dem Durchmesser

[00:22:31] die Leistung der verschiedenen Schirme anpassen könnte. Das

[00:22:34] **Lucian Haas:** heißt, es werden einfach Leinen künstlich verdickt? Genau, ja. Nun könnte man sich ja vorstellen, es gibt dann große Diskussionen bei den Piloten. Wie lang muss jetzt diese Schwimmnudel genau sein? Also

wer berechnet so was oder nach welchen Regeln könnte so was festgelegt werden?

[00:22:53] **Heli Eichholzer:** Es ist relativ einfach, wenn alle zum Beispiel die gleichen Marken fliegen, weil da gibt es Berechnungen und da weiß man, wie die Schirme im Vergleich zueinander gehen, also die verschiedenen Größen.

[00:23:08] Das ist jetzt eine Grundidee. Der Luc hat sich das relativ gut überlegt und vorgeschlagen auch bei der CIWL. Im Endeffekt ist das natürlich eine spannende Sache und eine Diskussion und ich möchte mich aber da gar nicht in die Richtung bewegen, dass ich sage, es geht mir jetzt um mich und um meine Leistung oder ob ich einen M - oder einen S fliege, sondern im Prinzip eigentlich um die Sicherheit von der ganzen Szene. Und wenn ich mir vorstelle, jeder fliegt jetzt eine Schirmgröße kleiner, beim Reisen ist es einfacher, beim Starten, beim Landen ist es sicherer und rein langfristig gesehen immer mit so einem Hinkelstein mit 40 Kilo spazieren gehen, schon des Öfteren im Jahr auf einen Berg rauf oder zumindest von der Bahn zum Auto und retour, das ist einfach für den Körper schon eine ziemliche Belastung.

[00:23:56] Ich glaube, dass die Szene gut tun würde, da in die Richtung etwas machen und auch schon den Sicherheitsaspekt als Hauptfokus verwenden. Wenn man das nicht machen würde, wenn man jetzt nur auf die Leistung geht, dann gibt es einfach keine Akzeptanz von der Szene. Da sagt jeder, der einen M - oder einen L fliehen kann, ja Junge, du musst halt mehr Knödel essen oder weiß ich nicht was machen, aber das interessiert mich nicht, mach du was. Und wenn man das in die Richtung lenkt, dass man sagt, es geht aber auch um die Sicherheit aller, dann ist das ein Diskussionspunkt da, wo man einfädeln kann.

[00:24:36] **Lucian Haas:** Aber wenn du sagst, es geht um die Sicherheit aller, letzten Endes sicherheitstechnisch würden ja nur nicht alle profitieren, sondern die Leichtgewichte im Grunde, die dann sagen, okay, ich muss nicht dieses Gewicht zusätzlich draufpacken. Während die schwereren Jungs dann sagen können, ich fliege hier, ich kaufe mir einen teuren Schirm und dann muss ich mir eine Schwimmmudel auf die Leinen packen, damit ich so schlecht fliege, leistungstechnisch wie du. Wie wird das denn diskutiert in der Szene dann überhaupt?

[00:25:05] **Heli Eichholzer:** Also rein ausgelegt auf die Sicherheit sagt ja jeder, ja super Sache, leichtere Ausrüstung macht Sinn, aber meine Leistung will ich nicht reduzieren. Also grundsätzlich sprechen wir da von wenigen Zehntel -Gleitzahlen. Und das große Thema ist aber da, dass man sagt,

[00:25:27] wie könnte man das fixieren, dass man das in der Zukunft dann so weit treibt, dass man sagt, ich kaufe mir gar keinen M, sondern ich kaufe mir einen S, weil ich die gleiche Leistung habe. Die Gurtzeughersteller entwickeln ein leichteres Gurtzeug, ich spare mir ein paar Lasten mitnehmen. Und dann würde ich über die ganze Szene sagen, also auch von den M -Piloten, die dann einen S fliegen können, von den L -Piloten, die einen M fliegen können, hätte jeder was davon. Die einzigen, die nichts davon haben, sind die, die ohnehin am S schon sehr schwer beladen fliegen. Da gibt es ein paar wenige Mädels, die halt richtig viel Ballast mitnehmen. Die Elle Ecker ist da zum Beispiel eine, die hat, keine Ahnung, 55 maximal.

[00:26:16] Also Körpergewicht Kilo und muss richtig viel aufladen, dass sie eigentlich überhaupt bei einem S in den Gewichtsbereich kommt. Und genau für die ist die Frage, ob man das Ganze startet bei einem XS oder bei einem S. Und im Endeffekt, ja, das ist eine Diskussionsgrundlage, wo man sich anschauen muss, starten wir und beziehen wir auch die Piloten ein, die wirklich 45 Kilo Körpergewicht haben. Ganz leichte Mädels, Asiatinnen vielleicht. Und wo fangen wir da an? Und ab wann macht es auch noch einen vernünftigen Sinn? Weil ich schon das Gefühl habe, also der Unterschied von der Leistung her zwischen S und L ist trotz allem noch überschaubar.

[00:27:03] Aber was ich fix weiß, ist, dass Gleitschirme XS oder XXS dann rein von der fliegerischen Beschaffenheit, die sind einfach viel empfindlicher und weniger stabil. Also das wird dann so ein Bereich, wo es gar nicht mehr so gut funktioniert. Und ich kenne relativ wenig Leute, die, Klammer auf, länger, Klammer zu, XS fliegen. Weil es sicher viel, viel anspruchsvoller ist, als Gleitschirme in der Größe S oder größer.

[00:27:36] **Lucian Haas:** Was ist eigentlich mit den richtig schweren Jungs, die bisher die großen Schirme fliegen müssen? Und die dann sagen müssen, okay, ich muss mir jetzt da so eine Schwimmmudel - oder müsste mir dann so eine Schwimmmudel da drauf packen. Meine Leistung wird damit reduziert. Aber ich habe irgendwo mal in einer Diskussion auch mal gelesen von einem, der schreibt, hey, das will ich eigentlich gar nicht mitmachen, weil eigentlich habe ich mit

meiner großen Schirmgröße auch schon einen Nachteil, weil das Handling meines Schirmes deutlich zäher ist als das, was die kleinen Schirme haben. Und wenn ihr jetzt noch meine, quasi meinen kleinen Leistungsvorteil, den ich da habe, wenn ihr mir den nehmt, habe ich aber nur den Handling, den mir keiner nehmen kann. Wie gleicht man das aus? Also wie würdest du mit solchen Leuten argumentieren?

[00:28:18] **Heli Eichholzer:** Das stimmt auf jeden Fall, dass kleinere Schirme, mit denen kann man engere Radien fliegen, die haben ein besseres Handling.

[00:28:27] Und ein L oder XL, dann bringt man schwerer um die Kurve. Und das macht, glaube ich, sehr viel aus in die Alpen, wo es knackig ist, wo es eng ist, wo man an die Felsen treten muss. Weniger im Flachland.

[00:28:43] Legen wir es einmal so um. Also ich glaube, dass der S beim Kurbeln einen Vorteil hat, einen leichten, weil der Radius einfach enger ist und ich besser steuern kann. Oder zumindest habe ich da keinen Nachteil. Was aber schon ein Thema ist beim Geradeausfliegen, sind zum Beispiel kleinere Schirme fickriger und empfindlicher. Also da ist die Stabilität nicht so groß wie bei größeren Schirmen. Im Endeffekt sind das einige Punkte. Also zum einen eben die Leistungsminimierung, das Handling, die Stabilität. Wenn man das alles einbezieht und sagt, es kristallisiert sich da heraus, dass es einen Sinn macht, ein kleinerer Schirm zu fliegen und die Leute das machen, kann man es aus Sicherheitsrelevanten oder aus Sicherheitsthemen abpacken

[00:29:29] und sagen, es macht einen Sinn.

[00:29:31] **Lucian Haas:** Soll es denn irgendwann mal einen Wettbewerb geben, wo das ausprobiert wird? Das mit diesen Schwimnudeln, um da so die Leistung anzugleichen? Es gibt Anfang des

[00:29:39] **Heli Eichholzer:** Jahres in Kolumbien einen Prä -World Cup. Also vor dem Superfinale noch? Ja, genau. Irgendwo in der Zeit, irgendwo in Kolumbien. Da bin ich gespannt.

[00:29:53] Für so Aktionen braucht es aber die Akzeptanz von der Szene. Also ich glaube, es ist nicht gut, wenn man das irgendwann mal aufs Auge drückt und sagt, wir machen das jetzt einfach, weil es da durchaus passieren kann, dass dann die Art der Veranstaltungen, zum Beispiel, wenn das jetzt der Weltcup macht, oder unabhängig von der FAI der Weltcup macht, dass dann der Weltcup durchaus in die Gefahr gerät, boykottiert zu werden von einem Teil der Piloten. Und idealerweise würde das Ganze dann über die FAI, über unseren Dachverband laufen, wo man dann sagt, okay, bei gewissen Wettbewerben, also ich würde sagen, Weltcup und Europameisterschaft, Weltmeisterschaft, in die Bereiche macht das einen Sinn.

[00:30:39] Da können wir das machen. Da kann man das einführen. Ob das jetzt umsetzbar ist bei einem Liga -Wettbewerb in Österreich, das bezweifelt mich. Also das kann man machen, wenn man will. Aber eigentlich, ja, da hängen die Nüsse deutlich tiefer. Und das ist jetzt wahrscheinlich nicht nötig. Und man muss einfach ein bisschen aufpassen. Es ist jetzt kein großer Aufwand, so eine Schwimnudel einfach aufzuklicksen, auf die Leine. Aber es geht dort vielmehr um die Akzeptanz.

[00:31:09] **Lucian Haas:** Aber 100 % Akzeptanz wird man ja wahrscheinlich eh nicht bekommen. Es gab ja auch zum Beispiel, als mal das Ende der offenen Klasse war, als die ersten Zweileiner eingeführt wurden und dann bei so einem Wettbewerb in Pietraita ein paar zu viele runtergefallen sind und dann entschieden wurde, okay, ab jetzt wird nur noch mit IND -Schirmen geflogen. Die müssen eine Zulassung haben. Da gab es ja auch eine ganze Reihe von Wettbewerbspiloten, die dann gesagt haben, nee, da habe ich keine Lust mehr drauf, dann steige ich aus. Und da gab es auch viele Diskussionen. Wenn jetzt so was mit Schwimnudeln passiert, würde das wahrscheinlich genauso wieder passieren, dass ein paar Leute sagen, ich steige aus. Aber dafür vielleicht andere wieder Leute sagen, hey, mit diesem Plus an Sicherheit, da fliege ich wieder gerne mit. Also wäre einfach nur vielleicht ein bisschen Verschiebung der Gewichte auf gewisse Weise.

[00:31:55] **Heli Eichholzer:** Ja, genau so sehe ich das auch. Also wäre vielleicht ein gefundenes Fressen, um zu sagen, ich beende jetzt meine Karriere, weil ich das nicht mittragen will. Ja, kann man machen. Oder man kann sagen, man kann sich einfach wirklich auf die Sache einlassen und mal schauen, was sich daraus entwickelt. Und ob das wirklich den Effekt erzielt, dass dann die Hersteller leichtere Gurtzeuge bauen, die die Kunden, also die Piloten praktisch

kleinere Schirme kaufen. Vielleicht, dass sich das in die Richtung so entwickelt. Weil was mir schon aufgefallen ist, auch bei X -Alps und bei den ganzen Geschichten, bei den High -Can -Fly -Sachen, also würde man so Landungen liefern mit einer Wettkampfausrüstung, dann braucht man relativ viele Hubschrauber am Landeplatz.

[00:32:44] Weil ich glaube, dass einfach das Schirmgewicht, also das gesamte Ausrüstungsgewicht essentiell ist bei harten Landungen, wie die ablaufen. Ob man sie abschüttelt, in Staub abklopft und aufsteht oder

[00:33:00] **Lucian Haas:** liegen bleibt. Ich meine, wenn du noch 30 Kilo mehr dabei hast, das müssen ja deine Knie auch erstmal aushalten und sonstiges was. Trainierst du speziell für sowas? Also machst du gewissermaßen Krafttraining oder so, um zu sagen, ich muss auf 45 Kilo Ausrüstung schleppen können?

[00:33:17] **Heli Eichholzer:** Wäre wichtig, mache ich aber nicht. Also ich bin so eher der Typ, der die Sonne scheint, ich nehme meinen Schirm und laufe einen Berg rauf. Das ist auch Training genug dann so ungefähr? Ja, genau. Aber ich merke, dass es einfach wichtig wäre, besonders vor längeren Wettbewerben, wo man wirklich 10 Tage hintereinander einen Durchgang führt, vorher zu trainieren, damit dann die Verspannungen weniger sind. Das ist alles eine ziemliche Belastung. Das möchte man gar nicht glauben. Man denkt sich, man fliegt jetzt einen Durchgang, drei, vier Stunden sitzt man gemütlich im Sessel und schaut ein wenig durch die Gegend. Aber so nach einer Europameisterschaft so ein 10 -Tage -Jeden -Tag -Durchgang, dann braucht man am Ende eigentlich Urlaub.

[00:33:59] **Lucian Haas:** Den sich dann aber keiner nimmt, weil er davor den Urlaub für diese Europameisterschaft genommen hat so ungefähr. Genau.

[00:34:06] Ja gut. In diesem Post, den du da auf Facebook über das Wettbewerbsfliegen geschrieben hast, da hast du verschiedene Themen angesprochen. Unter anderem fand ich auch sehr interessant, da sagst du, hey, die Zukunft, was man viel mehr machen müsste, wäre Teamfliegen bei Wettbewerben. Also, dass Nationen als Team dann mehr zusammenfliegen. Und da hast du so ein bisschen beklagt, dass Österreich das bisher nicht so macht. Was bringt Teamfliegen? Also,

[00:34:36] **Heli Eichholzer:** das ist jetzt eigentlich ziemlich spannend. Ich glaube, dass die Nationen untereinander mittels Funk verbunden sind, sich gegenseitig helfen, also Informationen austauschen. Unter anderem auch, wenn wir einen Boden haben, einen Teamchef, der Informationen durchgibt. Und das in Summe für das ganze Team, was es bringt und jeder davon profitiert. Wir in Österreich haben das heuer zum Teil schon intensiv betrieben. Also, die ELEK und ich haben intensiv teamgefunkt. Ein, zwei Piloten haben wir noch dazugenommen, in Jeremie und in Summe. Das hat dann eigentlich sehr gut funktioniert.

[00:35:15] Das Funken und das Teamfliegen an sich muss man halt einfach üben. Das geht jetzt nicht so, dass man sich ein Funkgerät kauft und dann zu einer Europameisterschaft fährt und sagt, so, jetzt bin ich da, jetzt schalte ich das Funkgerät ein und das funktioniert. Da geht es ganz viel um das, wo ist das Mikrofon raus, wie ist die Sprachqualität,

[00:35:35] welche Sachen vermittelt die in der Luft. Ich muss mir vorher überlegen, was ich jetzt dann sage und das kurz und prägnant dann im Funk durchgeben und nicht eine Geschichte erzählen. Das sind ganz viele Punkte, die wir jetzt herausgefunden haben und im Conclusio schon sagen muss, zum Beispiel der Europameisterschaft, es hilft allen, die im Team da zusammenarbeiten, die sich austauschen.

[00:36:03] **Lucian Haas:** Was, nur so ein paar Beispiele zu nennen, also was funkst du, also was für Informationen, gibst du weiter und was würdest du sagen, nö, da drücke ich erst gar nicht auf die Funktaste?

[00:36:18] **Heli Eichholzer:** Es ist zum Checken, also einerseits muss man mal grundlegend die Vereinbarung treffen, geben und nehmen muss ich plus minus ausgleichen. Also es reicht nicht, dass ich denke, juhui, das Wetter ist schön und ich bin hier, sondern ich muss sagen, heli drei Meter steigen. Dann weiß, wissen die Leute, die um mich herum sind, die in der Nähe sind, wir haben uns selber ungefähr im Auge, okay, ich kann da jetzt hinfliegen, da ist drei Meter steigen und der andere Pilot ist 100 Meter weiter längs und hat vier Meter, gibt das auch durch, dann weiß auch jeder im Team, okay, der linke Bord zieht besser, das ist zum Beispiel ein Thema. Dann ist eben nach dem, in welcher Position man bei so einem Durchgang sich befindet, also wenn man weit vorne ist, sind die Informationen essentiell, was hinter einem passiert, weil wir haben irgendwie eine Flugrichtung, wenn man geradeaus fliegt, man sieht ungefähr bis 3 Uhr, 4 Uhr

zum Beispiel und was weiter hinten passiert, sieht man nicht und was man auch nicht mitkriegt,

[00:37:24] als Pilot oder Schwer mitkriegt, wenn man nebeneinander fliegt, welche Linie das besser geht. Und wenn dann einer vom Team ein bisschen weiter hinten ist zufällig, der sagt dann, hey, rechte Spur zieht besser und dann brauche ich jetzt nicht analysieren und überlegen, sondern ich fliege einfach sofort rechts. Und dann geht es um das, die Qualität der Aussage ist super wichtig, also einfach nur etwas zu sagen, was ich jetzt im Moment mir zusammenreime, da muss man aufpassen, da kann man durchaus ausrutschen. Aber wenn das nachhaltig ist und die Information auch stimmt, kriegt man Vertrauen miteinander und vertraut sich dann blind und sagt, zack, rechte Spur geht besser. Ich biege ab und flieg ein

[00:38:11] **Lucian Haas:** paar Grad weiter rechts. Wieso kannst du nicht auf gleicher Höhe erkennen, ob der Rechts besser steigt als du oder die Linie besser ist als deine?

[00:38:22] **Heli Eichholzer:** Eine Linie ist nicht eine Linie, sondern es geht immer so auf und ab. Und dann hat mal der ein bisschen gestiegen und dann kommt wieder der Nachbar nebenbei. Aber je nachdem, wie weit man auseinander ist und auch auf gleicher Höhe, ist man ja mitunter abgelenkt oder fokussiert darauf, wo fliege ich jetzt hin. Erkenne schon, sehe ich einen Vogel, steigt irgendwo irgendwas, erkenne irgendeinen Hinweis auf die nächste Thermik. Und man ist jetzt nicht fokussiert darauf, dass man nur immer schaut, welche Linie das besser zieht. Und das hilft dann gemeint, wenn hinten einer ist, der aus einer Vogelperspektive oder neutral halt sieht, okay,

[00:39:03] **Lucian Haas:** Linie zieht. Und das muss man dann im Team vorab sprechen. Also auch so quasi Rollen verteilen oder sagen, derjenige, der hinten fliegt, der muss darauf achten, was die Vorderen, also wer von den Vorderen gerade die bessere Linie hat zum Beispiel.

[00:39:18] **Heli Eichholzer:** Ja, genau. Also es ist ja nicht immer so, dass die Gleichen immer vorne sind und die Gleichen immer hinten sind und das mixt.

[00:39:27] Demzufolge der, was vorne ist mit den Ersten und irgendwo in eine Thermik reinfliegt, geht da einfach automatisch durch, okay, so viel steigen, drei Meter steigen. Der, was aber hinten ist, hat das andere im Auge und da kann man die Rollen natürlich tauschen. Also sprich, wenn ich mal hinten bin und sehe, die linke Spur geht besser, dann melde ich das und gebe das durch an die Teammitglieder.

[00:39:51] **Lucian Haas:** Nun gibt es ja heute auch tolle Instrumente, Softwarelösungen, wo man auch sagen kann, ich richte mir eine Gruppe ein, sage hier, diese vier Piloten sind in meiner Gruppe und bitte zeigt mir die auf dem Display immer an, wo die sind und auch die Steigwerte oder sonstiges, was dann da ist. Könnte man nicht sowas genauso auch nutzen, dass man sagt, man muss jetzt gar nicht immer hin und her funken?

[00:40:14] **Heli Eichholzer:** Also man hat zum einen ein bisschen Verzögerung bei den Instrumenten. Also das Live-Tracking hat zwei, drei Minuten Verzögerung. XContest ist ziemlich verzögerungsfrei. Aber beim Wettbewerb ist es ganz oft so, dass 50 Piloten auf einem Haufen sind und dann hat man relativ viele Punkte und zum einen ist es sehr unübersichtlich am Gerät und zum anderen ist das große Thema, dass man dann einige Piloten einfach nicht am Schirm hat und die dann vielleicht einen guten Board haben und die dann übersieht. Also wirklich das,

[00:40:52] dass ein Pilot, der mitten im Pulk ist, rückmeldet, macht viel mehr Sinn und ist wahrscheinlich auch die Zukunft, die wird einen in Zukunft am meisten bringen. Was anders ist bei Hike -and -Fly -Bewerben. Da hat man jetzt nicht so eine Masse auf einem Haufen und dann ist auch, sage ich mal, eine kleine Verzögerung egal. Aber wenn man da zum Beispiel jemanden hat, einen Team -Chef, der unten sitzt, wie bei X -Alps, die Leute, die im Support -Team sind und Routen vorgeben und einem Piloten erklären, okay, der Pilot fährt rein, ist vor fünf Minuten genau dort hingeflogen, hat ein super Stein gehabt. Das hilft dann in der Richtung, das ist schon wieder

[00:41:33] **Lucian Haas:** sehr gut. Beim Teamfliegen, würdest du sagen, nur dieses Funken, das ist schon Teamfliegen oder müsste man, oder geht es nicht auch darum, anders als Team noch zusammenzuarbeiten, sowohl in der Vorbereitung, vielleicht von einem Task sich da zu besprechen, aber vielleicht sogar auch Rollen abzusprechen, zu sagen, pass mal auf, so wie wir hier gerade aufgestellt sind, auch von der, wo wir im Ranking stehen oder sowas, am besten, du bist heute mal der Hase, der vorneweg rennt und versucht, das Feld auseinanderzuziehen oder sonstiges was.

Also so auch taktisch, teamtaktisch zu arbeiten und zu sagen, du hast eh nichts, eigentlich nichts mehr groß zu gewinnen und damit auch nichts zu verlieren. Vielleicht kannst du noch den Task gewinnen, wenn du als Hase da vorneweg gerannt bist und vielleicht kommst du ja durch und wenn du nicht durchkommst, hast du uns zumindest auch vieles gezeigt und uns damit bessere Chancen gemacht.

[00:42:26] Also uns, die zwei, drei Piloten, die vielleicht dann entsprechend wirklich auf die Plätze fliegen können dann noch. Sowas, wo ihr dann auch sagt, in die Richtung sollten wir noch mehr zusammenarbeiten?

[00:42:37] **Heli Eichholzer:** Ja, das ist genau das Ziel und du hast das super analysiert. So fliegt zum Beispiel die französische Nationalmannschaft. Die checken aus, okay, die helfen super zusammen, haben Rollen, machen von Anfang an einmal ein Briefing am Startplatz, überlegen sich, wo sind die tricky points, in welchem Bereich denkt man über den Endanflug nach, dann helfen sie in der Luft super zusammen und haben aber ganz klar die Vorgaben vom Teamchef. Hey, du bist jetzt zweimal abgesoffen, du wirst nicht mehr Weltmeister. Geht sich nicht mehr aus, aber du fliegst jetzt fürs Team. Oder wir haben noch die Chance, dass wir die Dame einbringen. Du fliegst jetzt der Dame vor, den ganzen Tag. Du unterstützt die Dame. Bist aber irgendwo in der Nähe und das zu sehen, das ist faszinierend und richtig cool,

[00:43:26] weil das schon aus Basis ein super Team braucht, das wirklich auch ein Team ist und zusammen hilft. Weil das ist immer gefährlich, also, dass man aus Team nur schaut, dass man selbst das Positive rauszieht und alles andere ist einem egal. Das funktioniert dann einfach nicht. Und wenn man sieht, wie zum Beispiel die Franzosen das machen, da sieht man, die haben ein Team. Die haben zwar einen Teamchef, der das natürlich auch eigentlich koordinieren muss und die ganzen

[00:43:54] starken Charaktere einfangen muss, aber im Endeffekt haben die gelernt, hey, so funktioniert's und so sind wir die Besten

[00:44:01] **Lucian Haas:** der Welt. Nun ist bei den Franzosen vielleicht ein bisschen anders als bei anderen Ländern. Soweit ich das beobachte, viele von den Piloten, die da oben mitfliegen, es gibt ja auch so ein Pilotenförderprogramm vom französischen Staat, also, wo die auch als Leistungssportler mitgefördert werden und wo wahrscheinlich die französischen Piloten im Schnitt am besten dastehen, was die Förderung von staatlicher Seite dann irgendwie betrifft. Dass die dann vielleicht auch sagen, hey, du erhältst diese Förderung und wir haben jetzt ja auch einen finanzierten Teamchef und sonstiges was, dann hast du dich auch mehr sowas unterzuordnen. Während, wenn man sagt, ich fliege alles nur auf meine eigenen Kosten, man natürlich viel mehr nach sich schaut und weniger dann vielleicht auf die Nation, auf das Team, was auch immer.

[00:44:46] **Heli Eichholzer:** Ja, wenn man das so vergleicht, also, die Franzosen haben 15 Leute, die ganz vorn mitfliegen können bei einer Weltmeisterschaft oder beim Weltcup. Das hat jetzt zum Beispiel Österreich nicht und in Österreich muss man bitten und Danke sagen, wenn wer mitfährt, möglichst die Guten, wenn sie die Zeit nehmen, teilweise die gewissen Sachen selber zahlen, also das nicht alles bezahlt und demzufolge hat man da nicht den Hebel, dass man sagt, als Teamchef, hey, wenn du das nicht machst, schmeiß ich dich raus, weil der sagt, ja, dann tust du selber nichts Gutes. Also, da ist ganz wichtig zu festhalten, dass die Franzosen

[00:45:31] das auch machen können und sich die Leute aussuchen, wer im Team ist. Also, da geht es um die Teamfähigkeit, da geht es um

[00:45:40] die Persönlichkeit des Piloten, also, wie fliegt er, ist er Angreifer, ist er Taktierer und wenn man da verschiedene Piloten -Skills in einem Team hat, unterstützt man sich nochmal besser, denke ich.

[00:45:54] **Lucian Haas:** Würdest du dir sowas für Österreich wünschen? Ja,

[00:45:58] **Heli Eichholzer:** am Anfang war der Gedanke, also, ich denke, wir sind ja zu weit, dass wir sagen, in die Richtung, was machen macht Sinn, bringt allen was, natürlich auch im Aero -Club und das Standing der Paraglider -Piloten in Österreich wird sich deutlich erhöhen, wenn wir wieder mehr gute Platzierungen hätten in WM's und EM's.

[00:46:23] **Lucian Haas:** Nun sagst du gerade, es gibt aber fast ein Problem, die Nationalmannschaft aufzustellen, dass da auch gute Piloten mitfliegen und sowas. Woran liegt das?

[00:46:32] Es hat jeder von uns

[00:46:33] **Heli Eichholzer:** einen Job, der bei den meisten außerhalb der Flugszene liegt und da haben wir fünf, sechs Wochen Urlaub im Jahr. Zum einen muss man sich vorher qualifizieren, dass man überhaupt die Möglichkeit hat, ins Nationalteam zu kommen und für das rechnen die immer so zwei, drei Wochen, die draufgehen für einen Weltcup, vielleicht zwei Weltcup und irgendeinen Open und dann hat man dann genau zwei Wochen Urlaub über. Ja, es geht sich nicht aus und das ist der Grund, warum in Österreich viele von den Guten sagen, ja, ich fliege ab und zu und ich fliege lieber, weil das einfach vom Format und vom Aufwand her viel angenehmer ist. Also sprich, die österreichischen Bewerbe sind immer an die Wochenenden.

[00:47:19] Da wird vorher

[00:47:24] dann da vielleicht ein Bewerb funktioniert. Also das ist einfach finanziell gesehen kein großer Aufwand, auch urlaubsmäßig kein großer Aufwand und das ist so der Gros der Community in Österreich. So wird da Wettbewerbe geflogen.

[00:47:39] **Lucian Haas:** Du selber bist aber jetzt auch fast seit 30 Jahren bei der Nationalmannschaft fast durchgängig immer dabei gewesen. Was hat dich da so gereizt, dass die Schwierigkeit mit Urlaub und so was wirst du genauso haben? Also was hat dich da gereizt, da trotzdem dich da so zu engagieren? Es hat immer wieder so Phasen

[00:47:59] **Heli Eichholzer:** gegeben, wo ich gesagt habe, jetzt reicht es, jetzt habe ich keine Lust mehr, als ich da dabei bin. Und habe auch immer wieder mal ein paar Jahre ausgelassen. Auch in der Zeit, wo ich mit den Hike -and -Fly -Bewerben unterwegs war, bei X -Alps und so, das ist dann zeitlich gar nicht mehr ausgegangen. Und was für mich so essentiell ist, ist die Community, die wir haben in Österreich oder einfach international. Mittlerweile kenne ich ja ganz, ganz viele internationale Piloten. Es ist immer eine Gaude, es ist ein Spaß. Klar haben wir einen Wettkampf und sind da fokussiert drauf. Jeder will möglichst das Beste liefern. Kein Thema, aber vor dem Durchgang oder nachher wird sich unterhalten, da gibt es eine Party, da sieht man ganz viele verschiedene Einblicke

[00:48:46] in andere Nationen. Einerseits Richtung Fliegen, andererseits auch so vielleicht politisch oder wie die Community dort so funktioniert. Ich denke, das ist ein bisschen so ein Lifestyle. Das hat dazu geführt, dass ich schon immer wieder mal gesagt habe, okay, jetzt bin ich wieder gut drauf, jetzt fliege ich wieder Obwohl vielleicht im Weltcup vorne dabei zu sein oft schwieriger ist, der Titel oder eine gute Platzierung bei einer Weltmeisterschaft oder Europameisterschaft in der Allgemeinheit höher angesehen wird.

[00:49:25] **Lucian Haas:** Was müsste in Österreich geschehen, um auch wieder mehr jüngere Piloten an diesen Top -Level -Wettbewerbe heranzuführen oder die dafür zu begeistern? Mit

[00:49:37] **Heli Eichholzer:** dieser Newcomer -Challenge in Deutschland,

[00:49:42] was super funktioniert, wir haben die Newcomer -Klasse, versuchen wir junge Leute eine möglichst niedrige Einstiegshürde zum Wettbewerbsfliegen zu ermöglichen und einfach mal reinzuschnuppern. Die werden dann gefördert. Der nächste Schritt ist aber dann, dass wir aus den Jungs, die da motiviert sind, die offensichtlich ein Talent haben und auch die

[00:50:10] Rundum -Skills, um da wirklich einen Schritt weiterzugehen und richtig Richtung Profi oder Profi -Pilot zu gehen, die werden dann nochmal in einer anderen Art und Weise gefördert. Die muss man dann, so wie es auch die Franzosen in der Schule machen, zusammenholen und ihnen taktisch ganz viel beibringen. Und ganz viele andere Sachen, die so als wichtiger erachtet werden beim Wettbewerbsfliegen, Meteorologie, Wetter,

[00:50:39] Debriefings, Verständnis für taktische

[00:50:44] Abläufe, die muss man separat nochmal ihnen beibringen. Und ich denke, in unserer Zeit war das so, jeder hat irgendwie das irgendwo zusammengeklappt und das dauert ewig. Und ich glaube, dass innerhalb kürzester Zeit mit einem Coach oder mit einem Trainer junge Leute super schnell gut werden und super schnell Anschluss finden an die Spitze. Und das war so das, was in Österreich ein bisschen fehlt, aber wo wir dabei sind, dass sich da was

[00:51:14] **Lucian Haas:** in die Richtung entwickelt. Also ein Coach, ein Manager, einer, der diese Nachwuchsförderung macht und auch ein entsprechendes Programm im Grunde anleitet. Genau.

[00:51:24] **Heli Eichholzer:** Das mit der Newcomer -Klasse, das läuft so, dass arrivierte Piloten sich da zur Verfügung stehen und am Wochenende mit den Jungs arbeiten und ab und zu Briefing und Debriefing machen. Ist eine super Sache, ist eine gute Basis, aber der nächste Schritt wäre dann wirklich mit einem Coach arbeiten. Wärs du ein Typ, um so ein Coach zu sein?

[00:51:48] Ich würde wahrscheinlich Teilbereiche abdecken können. Natürlich nicht alles, aber ich habe schon gesagt oder Interesse bekundet, dass ich da das eine oder andere machen könnte oder würde.

[00:52:03] **Lucian Haas:** Zum Beispiel? Wo siehst du deine Stärken? Wo könntest du was ausspielen als Teil -Coach von einem solchen Programm?

[00:52:13] **Heli Eichholzer:** Durch das, dass ich doch langjährige Erfahrung habe und ein Grundverständnis um was geht im Wettbewerbspilot oder im Fliegen allgemein, kann ich da einmal relativ schnell viel Impuls liefern, denke ich. Und auch so die taktischen Sachen, was jetzt wichtig ist, zum Beispiel auch bei Briefings am Startplatz schon einmal durchgehen mit den Jungs oder mit der Gruppe Jungs und Mädels natürlich, was jetzt wichtig wäre, wo die Entscheidungspunkte beim Durchgang sind, wo vielleicht schwierige Punkte sind. Und im Vorhinein das schon ein bisschen Struktur ausarbeiten, eine Idee, geplanter Flug und im Nachhinein noch analysieren, okay, was war gut, was war schlecht, was hat funktioniert und was lernen wir daraus.

[00:52:59] So diese Schleife, ich glaube, da bin ich relativ gut, dass ich in die Richtung da was beitragen könnte.

[00:53:08] **Lucian Haas:** Hättest du dir das in deinen jungen Jahren gewünscht? Ja. Oder warst du damals so ein junger Wilder, der sagt, ich mache eh mein Ding und ziehe das irgendwie so durch, ich brauche keinen, der mir irgendwie noch noch groß was erzählt?

[00:53:22] **Heli Eichholzer:** Nein, nein, also es war mir total wichtig, mich mit den arrivierten Piloten zu unterhalten und die haben mir auch immer wieder Inputs gegeben, aber da muss man ganz klar sagen, wenn ein arrivierter Pilot selber im Wettkampf ist und sich auch selber vorbereitet und nachbereitet und das alles macht, der kann sich nicht so intensiv mit einem Nachwuchs befassen wie jemand, der das wirklich professionell macht oder vielleicht bezahlt kriegt und da einen Auftrag hat, einen konkreten.

[00:53:53] **Lucian Haas:** Wenn man das so sieht, ist das dann eigentlich auch so, dass wir an der Phase sind, von deinen Erkenntnissen her, wenn du sagst, die Franzosen, die sind schon soweit, die haben einen professionellen, einen bezahlten Coach, der das macht. Julian Garcia heißt er, glaube ich. Sowas sollten andere Nationen auch haben, vor allem auch Österreich, damit die wieder erfolgreicher dastehen. Erleben wir auch so eine Art Professionalisierung der Wettbewerbsszene zwangsweise?

[00:54:18] Ja.

[00:54:19] **Heli Eichholzer:** Um vorne dabei zu sein, muss man von dem weg, dass man jetzt irgendwo hinfährt, gemütlich fliegt und noch ein super Ergebnis hat und dann wieder heimfährt. Das funktioniert in der Form nicht mehr und viele Nationen gehen in die Richtung, wie die Franzosen das machen, weil man auch ganz klar sieht, die haben Erfolge damit oder haben einen Erfolg damit, haben riesen Potenzial an guten Piloten und also Deutschland an sich macht das auch super mit dem Pferd und mit der ganzen Truppe. Also der Nachwuchs in Deutschland entwickelt sich, denke ich mal, schneller und besser wie in Österreich, weil sie wirklich einen haben, der sich konkret darum kümmert, der das Amt eines Teamchefs hat und

[00:55:04] das, glaube ich, das spricht sich rum und jede Nation, die motivierte Piloten hat und die was strebt, irgendwo vorne dabei zu sein und das ist halt der Antrieb vom Wettbewerbspiloten, nicht nur dabei zu sein, sondern vorne dabei zu sein, der weiß dann in die Richtung muss ich mich entwickeln und muss sich die Nation entwickeln.

[00:55:26] **Lucian Haas:** An dieser Stelle ist das Gespräch noch nicht zu Ende. Aber leider ist an genau dieser Stelle aus unerfindlichen Gründen die Aufnahme auf Helis Rekorde abgebrochen. Ich habe das Gespräch mit Heli via Zoom

geführt und glücklicherweise auch darin aufgezeichnet. Für den Rest des Podcasts ist Heli deshalb im klangtechnisch leicht bearbeiteten Zoom Originalton zu hören. Die nachfolgend deshalb etwas schlechtere Tonqualität bitte ich zu entschuldigen. Und damit zurück zum Gespräch.

[00:55:57] In einem anderen Bereich deines Lebens bist du schon so eine Art Manager, sage ich mal, Teammanager. Du bist Ortsstellenleiter bei der Bergrettung in Gollingen. Wie bist du überhaupt dazu gekommen, also zur Bergrettung? Es hat sich eigentlich daraus ergeben,

[00:56:15] **Heli Eichholzer:** ich habe einmal, ich war beim Unfall dabei, beim Gleitschirmunfall. Das war in Mexiko, WM 2009 oder so, wo ein Freund von mir, der Stefan Schmucker, Schweizer, abgestürzt ist und ich bei ihm landen habe können. Das war eh schon eine ziemliche Action.

[00:56:36] **Lucian Haas:** Er ist, glaube ich, im völlig felsigen Gelände dort runtergekommen. Genau, ja.

[00:56:42] **Heli Eichholzer:** Es war in Valle de Bravo in Mexiko und er ist in die Felsen wirklich hart eingeschlagen. Ich habe einfach für mich selber dann gesagt, okay, der Junge braucht mich jetzt. Ich riskiere da jetzt, ich mache eine interessante Landung und schau, dass ich da als

[00:57:01] Ich habe dann alles Mögliche gemacht, aber es hat leider verstorben. Das hat mich schon viele Jahre lang ziemlich belastet und das war so die Initialzündung, dass ich auch gesagt habe, wenn jeder von uns und ich zum Beispiel jetzt in der Form, dass ich zur Bergrettung gehe, irgendeinen Beitrag leisten kann und für die Gesellschaft da was sich freiwillig zur Verfügung

[00:57:32] stellt. Der andere Aspekt ist aber, warum Bergrettung? Weil da einfach viel an Erste -Hilfe -Ausbildungen zu absolvieren ist und in die Richtung was zu machen ist. Und wenn man zum Unfall kommt und schon eine Ahnung hat, fühlt man sich viel sicherer und angenehmer als wenn man denkt, hoffentlich komme ich nie dazu, aber ich bilde mich in die Richtung nicht weiter. Für mich war das dann essentiell, dass ich gesagt habe, in die Richtung möchte ich was machen, damit ich auch die Sicherheit erlange, wann was ist, dass ich weiß,

[00:58:05] **Lucian Haas:** um was es geht, dass ich weiß, was ich mache und da muss. Hast du denn damals, 2009 bei diesem Unfall, hattest du da schon so einen Erste -Hilfe -Kurs mal absolviert und wusstest du, was da zu tun ist? Oder hast du nur gesagt, der Stefan braucht mich, so wie ich habe gesehen, wie der da eingeschlagen ist, ich muss da jetzt hin?

[00:58:22] **Heli Eichholzer:** Ich habe einen Erste -Hilfe -Kurs gehabt und das war so plus minus die Zeit, wo ich dann wirklich intensiv mich mit der Bergrettung befasst habe. Es ist immer so, das Thema, wenn jemand verstirbt, stellt sich dann die Frage, was hätte ich anders machen können, damit das so nicht ausgegangen wäre oder habe ich was falsch gemacht? Die Frage hat mich jahrelang beschäftigt. Im Nachhinein habe ich einfach das ganze Thema nie wirklich aufgearbeitet. Das war so besonders eine Sache, wo ich sage, da kann man, wenn man sich damit befasst, wenn man sich

[00:59:06] ausbildet oder bildet in der Richtung, wirklich

[00:59:10] dem Ganzen vorbeugen, dass das so nicht eintritt, dass man sich hilflos fühlt und das Gefühl hat, vielleicht habe ich was falsch gemacht, sonst wäre der vielleicht nicht gestorben.

[00:59:18] **Lucian Haas:** Er ist dann gestorben, aber er kann eigentlich nur von Glück reden, soweit man das sagen kann, dass überhaupt jemand versucht hat, so schnell dort hinzukommen und du hast wahrscheinlich mit der Landung in sehr schwierigen Gelände ja auch einiges riskiert, um das dort zu schaffen.

[00:59:32] **Heli Eichholzer:** Ja, es war mir irgendwie ein Bedürfnis oder intuitiv habe ich gesagt, das muss jetzt sein, weil einfach der Absturz nicht gut ausgeschaut hat und das war irgendwie so, er hat einen riesen Klopfer gehabt und ist da aus einem Bug rausgefallen und relativ schnell dann oder relativ, er war relativ tief und ist dann relativ hart aufgeschlagen wie Felsen.

[00:59:54] **Lucian Haas:** Hat dich dieser Unfall auch fliegerisch irgendwie verändert? Geprägt? Fliegst du oder bist du danach irgendwie anders geflogen? Also ich habe mir da

[01:00:05] **Heli Eichholzer:** wirklich eine lange Zeit dann die Sinnfrage gestellt und habe nicht gewusst, okay, steht es jetzt dafür, dass man da im Leben so im Risiko aussieht, weil ich würde sagen, Schachspielen ist weniger Risiko als Gleitschirmfliegen. Also auf jeden Fall. Und ich habe dann, da war am nächsten Tag dann natürlich Rest -Day und wir haben

[01:00:33] den Stefan da irgendwie, also ich habe geschaut, dass jetzt da einfach mal wieder Ruhe reinkommt mit der Bewerbungsszene, da war dann so, dass es einfach ein Rasttag war nachher und am Tag darauf bin ich dann trotzdem wieder fliegen gegangen, weil ich mir gedacht habe, ja, ich schaue jetzt, was passiert, ich kann jetzt gar nicht sagen, vielleicht gehe ich nach fünf Minuten landen und ich bin dann rausgestartet und das weiß ich noch wie heute, ich habe mich einfach wieder wohlfühlt, sicher gefühlt und es war okay für mich. Also rein fliegerisch habe ich jetzt nicht das Gefühl gehabt, dass sich da so viel geändert hat, aber der Zugang und das Thema gehe das Risiko noch ein, so das habe ich viel, viel stärker hinterfragt, weil so eine

[01:01:20] Geschichte, ist halt

[01:01:21] **Lucian Haas:** schon sehr prägend und intensiv. Und unter anderem bist du dann deswegen zur Bergrettung gegangen. Gibt es denn Sachen, wo du sagst, von dieser Arbeit bei der Bergrettung, wo du sagen würdest, Dinge, die ich da erlebe, wo wahrscheinlich auch viel im Team gearbeitet wird und es nur funktioniert, wenn man im Team eben entsprechend arbeitet und sowas, wo du sagst, davon kann, kann ich was mitnehmen, auch für die Fliegerei? Ja, im Endeffekt

[01:01:52] **Heli Eichholzer:** wie ein Team funktioniert, ist eigentlich überall gleich. Man hat verschiedene Charaktere. Man muss den Leuten die Möglichkeit geben, dass sie sich entwickeln, dass eine gewisse Fehlerkultur sich

[01:02:10] bildet, dass man auch Fehler machen kann, dass man aus Fehlern lernt und das ist bei der Bergrettung ganz intensiv ausgeprägt. Zum Beispiel die ganzen Ausbildungen, da hilft ja jeder zusammen und jeder weiß, wenn es um was geht, ist mein Leben vom Handeln von beim anderen vielleicht abhängig, weil der jetzt am Seil mich da runterlässt und wenn der nicht genau weiß, was er macht oder irgendeinen Blödsinn macht, dann kann das für mich schlecht ausgehen. Also ist das so, dass man sich gegenseitig unterstützt, hilft, aber schon auf einer Ebene, wo man sagt, jetzt gibt es nicht den Oberlehrer, der alles sich managt und der Rest wird klein gehalten, sondern jeder für sich ist ein wichtiger Mann, der die Skills eigentlich auch selber erarbeitet und

[01:02:55] **Lucian Haas:** besitzen muss. Gibt es Dinge, wo du sagen würdest, wo du aus deiner Erfahrung mit Gleitschirmfliegen und mit vielleicht auch Wettbewerbsfliegen, wo du sagst, davon bringst du etwas mit oder hast du etwas mit rübergenommen, was dir bei der Arbeit mit der Bergrettung wiederum hilft?

[01:03:13] **Heli Eichholzer:** Einerseits das Grundverständnis von der Meteorologie ist dann gemein. Also, wenn wir jetzt mit Hubschrauber kommunizieren und so, dann kann ich das viel besser abschätzen bei einem Föhnsturm, weil zum Beispiel Piloten schon ein bisschen mitteilen, hey, so und so schaut es aus. Ich meine, die sind natürlich alle auf sich alleine gut drauf, aber ich kann im Vorab schon ein paar Informationen zukommen und selbst, wenn es jetzt, also wir haben jetzt so gut wie nie Häme, wo wir wirklich Gleitschirmflieger bergen müssen, wir haben auch kein Riesenfluggebiet in der Nähe, aber wenn es in die Richtung was gäbe, sind einfach die ganzen Leute, die schon jemals irgendwie was mit Gleitschirm zu tun gehabt haben oder selber Piloten sind, so wie ich,

[01:04:02] mit der Thematik gut befasst und wissen, um was es geht.

[01:04:06] **Lucian Haas:** Zum Ende hin will ich nochmal einen kleinen Themenwechsel mit dir machen. Du bist auch schon mehrmals bei den Red Bull X Alps dabei gewesen. 2005 glaube ich, 2009, 2011, ist jetzt schon eine Weile her. Würde dich sowas nochmal reizen?

[01:04:23] **Heli Eichholzer:** Also die Veranstaltung an sich ist genial, aber ich würde, ich habe nicht mehr die Motivation, diesen Zeitaufwand, das Risiko, dass ich das alles nochmal eingehe, das wird das, ich habe es dreimal gemacht und beim dritten Mal habe ich dann gesagt, ich habe es gesehen, das war es,

[01:04:47] aber ich bin ab und zu noch bei Hike -and -Fly -Bewerbe dabei und ich finde so Formate wie zum Beispiel vom Kuschelbauer Paul das Thunderbird ganz interessant, weil man da in einem abgesteckten Bereich relativ sicher

interessante Hike -and -Fly -Bewerbe machen kann, wo es nicht darauf ankommt, wie viel riskiere ich und fliege ich jetzt noch bei widrigen Bedingungen oder nicht, das kann man mit dem Format ein bisschen einschränken. Da geht es einfach um das, dass man eine Strecke vorgibt und durch das auch relativ gut abschätzen kann, also die Strecke, die bewegt sich zum Beispiel im Stubaital, dann kann man da abschätzen, der Tag ist super, kein Problem oder wir haben solche Wendeverhältnisse und da gibt es halt diesen Wendepunkt nicht oder den mache ich größer, also rein in die Richtung finde ich,

[01:05:39] sowas macht Spaß, da würde ich auch gern ab und zu wieder dabei sein, aber X -Alps ist mittlerweile eine Nummer zu groß für mich.

[01:05:47] **Lucian Haas:** Das heißt, das Thema Sicherheit spielt bei dir, so wie ich das jetzt raushöre, eigentlich eine immer größere Rolle?

[01:05:54] **Heli Eichholzer:** Ja, also das Wichtigste ist, denke ich, dass man als Pilot alt wird, lang fliegt, einen Spaß hat, nach wie vor einen Spaß hat und

[01:06:08] wenn man jetzt bei X -Alps dabei sein will, motiviert ist, glaube ich, sollte man ganz anders an die Grenze gehen, wie man das als normaler Pilot auch würde.

[01:06:21] **Lucian Haas:** 2011 bei deiner letzten Teilnahme bei den X -Alps, da warst du eigentlich einer, der glaube ich, zumindest von außen betrachtet, mit das größte Risiko eingegangen ist, weil du damals, glaube ich, als erster Pilot überhaupt mit einem Zweiliner bei so einem Wettbewerb mal mitgeflogen bist. Warum hast du das damals gemacht? Würde ich einen Vortrag machen

[01:06:41] **Heli Eichholzer:** über meine größten Fehler, dann wäre das der Aufhänger. Aha. Also der Schirm, das war der R11, der Zweiliner, also die Weiterentwicklung vom R10 2011, R11 Größe XXS, hat eine super Leistung gehabt. Also das war zu dieser Zeit einfach von der Leistung her wirklich merklich besser. Also da rede ich jetzt von einer Alpenbiss, von einer Gleitzahl, was zum Beispiel meinen Schirm besser war als der Schirm vom Kriegel Maurer. Und dann habe ich mir gedacht, ja,

[01:07:13] ich werde mit der Veranstaltung arbeiten, jetzt organisieren wir den Schirm. Und das war dann so, dass auch die Jungs von OZAN super begeistert waren und gesagt haben, das ist der beste Schirm und den brauchst und das funktioniert. Dann waren wir bei seinem Border Race, der Kriegel und ich, und ich bin geglitten mit dem, war dann drei Felder weiter, nur bei der Landung ist es leicht bergab gegangen und am Ende des Feldes ist mir dann einfach die Höhe, also ich war noch

[01:07:44] einen Baum duschiert, da habe ich mir gedacht, ja, super Leistung, passt perfekt, aber ich kann die Top -Lande -Qualitäten einfach nicht ausspielen, weil der Schirm, der lässt sich nicht sacken, der ist super kompliziert, super fickrig und das war einfach der erste Moment, wo ich gesagt habe, oh, möglicherweise ein Fehler und das hat sich dann bewahrheitet, dass der Schirm eigentlich für diese Art von Bewerb nicht fliegar war. Also, es war

[01:08:10] **Lucian Haas:** ein Griff in die Toilette. Ab wann hattest du denn diesen Schirm überhaupt zur Verfügung? Also, warum ist dir das nicht vorher aufgefallen, dass du auch noch, oder du sagst ja, bei dem Border Race hast du es eigentlich schon gemerkt, aber warum bist du dann trotzdem mit so einem Schirm gestartet, wenn du sagst, eigentlich ist der für so einen Bewerb dann vielleicht gar nicht geeignet? Ich habe den Schirm relativ kurzfristig vor

[01:08:31] **Heli Eichholzer:** dem Bewerb gekriegt, also da rede ich jetzt von drei, vier Wochen. Oh, so knapp, okay. Und das war einfach viel zu kurz für irgendwas

[01:08:43] als wenn ich mir einen normalen EN -T oder T genommen hätte. Hätte ich eigentlich viel besser abgeschnitten und hätte es viel seltener und angenehmer gehabt als für in deinem Fall. Da weiß man oder versteht man, warum der Kriegel Mauer sehr penibel darauf ist, dass er seinen Schirm, den er für sich selbst dann verwendet, möglichst früh kriegt. Er macht sich wirklich einen Deadline und sagt, ich möchte den Schirm ein halbes Jahr vorher, damit ich den testen kann. Das habe ich halt gelernt, dass das in meiner Form dann nicht funktioniert hat.

[01:09:13] **Lucian Haas:** Hast du denn während des Wettbewerbs dann auch irgendwelche haarigen Situationen wegen des Schirms gehabt, wo du sagst, da ist die Landung aber nur ganz knapp noch ausgegangen oder so? Die Zwei -Liner

[01:09:24] **Heli Eichholzer:** waren ganz anders zum Starten. Das war, wir waren die Drei -Liner geworden, da hast du bei dir einen anzogen, der Schirm ist irgendwie raufgegangen, easy. Der Zwei -Liner, du hast bei dir einen anzogen und dann hast du dem Bolle entgegenspringen müssen Richtung Kappe, damit du den nicht komplett überschießt. Erst am Tag Start, Dach, da war so ein 30er, 35er im HW. Thermik Küng hat neben mir einen aufgezogen, weil der kann das sowieso gut, aber das hat dann easy super ausgeschaut und ich bin mit dem Zwei -Liner gekommen. Er hat mich zuerst einmal richtig überschossen, dann hat es mich weggekommen. Also auch das war eine Sache, wo der Schirm einfach noch nicht so weit war, dass er tauglich war für ich selbst und zudem hat von uns

[01:10:14] erst jeder lernen müssen, mit dem Zwei -Liner auch in solchen Situationen umzugehen. Mittlerweile weiß jeder, okay, dann machen wir Kubastart, dies, jenes, aber das war zu der Zeit noch nicht so gängig und mit dem normalen Schirm ist es immer gegangen und mit dem war es auf einmal eine superschwierige Geschichte.

[01:10:32] **Lucian Haas:** Hast du das damals für dich gewissermaßen als Niederlage erlebt? Nein, eigentlich gar nicht.

[01:10:40] **Heli Eichholzer:** Also ich habe da noch einige andere haarige Situationen gehabt bei diesem X -Alps. Unter anderem bin ich in Martigny gelandet worden, also Martigny ist so die windigste Ecke der Alpen, das ist der Talsprung vom Wallis Richtung Chamonix und war dann zur falschen Zeit am falschen Ort, vielleicht eine schlechte Entscheidung, bin dann nicht mehr ins Luft kommen und vom Talwende ins Tal rausblasen worden, rückwärts gelandet. Ich glaube, das waren so 20, 30 km Rückwärtsfahrt. Das war dann auch der Punkt, wie ich dann unverletzt herunter gesessen bin zwischen den Weinstauden, wo ich gesagt habe, so,

[01:11:19] jetzt reicht es, das machen wir einfach nicht mehr. Somit habe ich mit der Veranstaltung Red Bull X -Alps relativ gut abschließen können. Das heißt, ich habe nie mehr das Gefühl gehabt, dass ich etwas versäumt hätte oder dass ich noch etwas nicht erreicht hätte. Im Endeffekt einmal vierter, passt schon und ob ich jetzt da noch fünfmal probiere, irgendwas zu erreichen. Allgemein so sagt die Szene, das erste Mal X -Alps ist immer das beste Mal. Wie es auf dem Mau war, stimmt das bei einigen Piloten oder bei vielen Piloten. Aber die Erfahrungen beim ersten Mal sind super intensiv. Man lernt viel und ist auch sehr neutral und nüchtern, weil man sich wahrscheinlich nicht so viel erwartet. Und die nächsten Male vielleicht dann der Anspruch schon höher ist.

[01:12:06] Demzufolge hat man mehr Druck und ja. Wo

[01:12:11] **Lucian Haas:** ich gerade nach Niederlage gefragt hatte, ich meinte das auch nicht, ob du diesen Start als Niederlage, also diesen Start am Dachstein als Niederlage erlebt hattest, sondern mehr dieser Punkt, dass du eigentlich festgestellt hast, ich habe die falsche Entscheidung getroffen, ich habe diesen falschen Schirm gewählt und das für dich als Niederlage erlebt hast. Wo du sagen musst, das habe ich eigentlich nur mir selbst zuzuschreiben. Ja, nein, ich

[01:12:36] **Heli Eichholzer:** bin da nicht so der Typ, der das als Niederlage empfindet, sondern ich habe etwas gelernt. Ich habe einfach gelernt, dass die Leistung nicht alles ist, Gleitschirmfliegen. Oder für mich selber, ja, man entscheidet bestmöglich und wenn die Entscheidung falsch ist, kann man dann aber im Nachhinein nichts mehr machen und falsche Entscheidungen passieren. Das Einzige, was ich machen kann, dass ich in Zukunft den Entscheidungskriterien vielleicht ein bisschen anpasse, wenn ich mir überlege, welchen Schirm zum Beispiel, dass ich für irgendwelche Events verwende.

[01:13:10] **Lucian Haas:** Das heißt, du schiebst nach solchen oder anderen Niederlagen keinen Frust? Nicht wirklich. Also ich frage mich sofort, okay, was lerne ich

[01:13:19] **Heli Eichholzer:** daraus? Was kann ich mitnehmen oder was hat mir die Situation jetzt gezeigt oder was ist das Learning für mich, wo ich mich weiterentwickeln kann?

[01:13:30] **Lucian Haas:** Sollte man in seinen Gleitschirmkarriere immer wieder Niederlagen haben, um weiterzukommen? Ich

[01:13:37] **Heli Eichholzer:** denke, die Niederlagen haben die wichtigsten Momente im Gleitschirmfliegen oder allgemein im Leben, weil wenn alles super rennt, dann brauche ich eh nicht drüber nachdenken, es läuft einfach. Und in

Basen, wo man jetzt zum Beispiel eine Niederlage erleichtert, oder eine Niederlage entnehmen muss, geht man sich intensiv mit dem Ganzen auseinander und überlegt sich, okay, was hat dazu geführt? Was kann ich ändern? Und welchen weiteren Weg beschreibe ich damit? Der Ablauf, den kann man eigentlich aufs ganze Leben umlegen und ich denke, das bringt einen einfach immer, immer wieder weiter.

[01:14:23] **Lucian Haas:** Was siehst du für dich persönlich gesehen von deiner Fliegerkarriere so als deinen größten Erfolg?

[01:14:31] **Heli Eichholzer:** Wenn ich über Gedanken macht, muss ich sagen, der

[01:14:35] **Lucian Haas:** größte Erfolg. Oder worauf bist du besonders stolz? Also, ich bin nicht der Typ,

[01:14:44] **Heli Eichholzer:** der jetzt in seinem Wohnzimmer die Pokale hortet. Ich habe einen Spaß, ich freue mich, dass ein Bewerb gut gelaufen ist, zum Beispiel, keine Ahnung, letztes Jahr Staatsmeisterschaft. Es ist gut gerannt, ich habe gewonnen, ich freue mich darüber und es ist halt so ein kleiner Teil von dem, was mich ausmacht. Ganz ehrlich, ich habe keine Ahnung, was jetzt nicht darüber nachdenkt. Was macht dich aus? Ich kann relativ gut im Hier und Jetzt leben.

[01:15:19] Ich habe Freude an dem, was ich tue. Ich bin jetzt, glaube ich, nicht getrieben, dass ich irgendwie Erfolge einfahren muss, sondern ich habe einen Spaß daran, einen Weg dorthin. Also, ich setze mir ein Ziel, schaue mir an, okay, was kann ich machen, wie kann ich das umsetzen, wie kann ich trainieren und was will ich verbessern und dann am Ende des Tages habe ich vielleicht einen Erfolg oder es funktioniert auch nicht und ich lerne etwas daraus. Also, der Weg an sich ist das, was mich fasziniert und warum ich das Ganze auch noch immer mache, weil im Endeffekt habe ich sicher viel mehr Niederlagen als Siege eingeboren und wenn ich nur auf Sieg oder Niederlage schaue, ist dazwischen, die Zeit dazwischen wird dann irgendwie

[01:16:07] in Luft auflösen und so denke ich mir, ich habe jeden Tag etwas gelernt, ich habe trainiert, ich habe etwas gemacht, ich habe einfach einen erfolgreichen Tag gehabt am Ende des Tages und das ist viel wichtiger, glaube ich, als wir nur fokussiert auf Erfolge sein und

[01:16:21] **Lucian Haas:** das ist, das glaube ich, macht mir mein Gauss. Jetzt schließen wir ein bisschen den Kreis zum Anfang. Du kommst jetzt ins vierte Flugjahrzehnt, kann man einfach sagen. Was hast du noch für Ziele? Also, ich mache es seit

[01:16:33] **Heli Eichholzer:** Jahren schon so, dass ich mir keine großen Ziele setze, also jetzt mein nächstes Etappenziel ist, dass wir viel Schnee

[01:16:43] mit den Skiern unterwegs sind und im Frühjahr dann wieder schauen, wie motiviert ich bin, ob ich nochmal das Ganze hochfahre und mich wieder auf das einlasse, dass ich trainiere, dass ich mich bei vielen Bewerbern blicken lasse. Also die WM nächstes Jahr habe ich so im Hinterkopf als Ziel, da möchte ich dann fit sein, das ist im August, September, aber ich habe gemerkt, desto mehr, dass ich mich fokussiere und zum Beispiel jetzt das Hauptziel für die nächsten Jahre fast fixiere, dass die Zeit dann dazwischen so schnell verläuft, dass ich da nachher durch das viele andere Sachen hinten lasse, das finde ich eigentlich für mich einen so idealen Weg, also sage ich, ich schau mal, was passiert.

[01:17:35] Im Hinterkopf schwirrt der Gedanke WM herum und da bestmöglich mich zu platzieren, egal was dann passiert, ich bin sicher, das wird ein Spaß am Ende des Tages und wenn ich ganz oben stehe, freut es mich natürlich außerordentlich und wenn ich mitten dabei bin, bin ich hoffentlich mit einem guten Team unterwegs gewesen und habe

[01:17:55] **Lucian Haas:** Spaß gehabt. Wo möchtest du fliegerisch noch besser werden, wobei ich hier fliegerisch jetzt nicht platzierungsmäßig meine, sondern wo du sagst, da habe ich noch was zu lernen, da kann ich noch besser werden?

[01:18:10] **Heli Eichholzer:** Ich glaube, so,

[01:18:15] es gibt, die ganze Szene oder die ganze Fliegerei entwickelt sich immer wieder weiter und dann hat wieder einer eine gute Idee und macht beim Handling was, beim Kurbeln, was auch immer.

[01:18:30] Was interessant wäre, weil so die Akroflieger reinschnuppern, weil ich dieses Metier schon vor vielen Jahren verlassen habe, also das, ich war mal bei den Akropiloten ein bisschen dabei, wie es Anfang hat in die Ende 2000er Jahre und das war jetzt bei weitem nicht das, was die Typen jetzt machen, also das fasziniert mich, was die da mit ihren Schirmen aufführen und ich bin so weit weg von dem, das würde mich interessieren, ab und zu auf den See gehen und da mal ein paar Sachen probieren. Das wäre noch was, was mich noch reizen würde, weil es was Neues ist und da bin ich so richtig ein Anfänger und ein Küken. Da ist die Herausforderung um ein vielfaches größeres wie ich stehe jetzt beim World Cup an den

[01:19:17] **Lucian Haas:** Start. Gut Heli, dann wünsche ich dir viel Spaß beim Küken werden im vierten Fliegerjahrzehnt vielleicht wieder zum Akko zurückzukommen. Ansonsten viel Erfolg bei möglicher WM -Teilnahme. Dann vielleicht mit M -Schirm oder S -Schirm. Mal gucken, für was du dich entscheidest und ich bin auch mal gespannt, wie sich diese ganze Thematik der Schwimnudel an irgendwelchen hinteren Leinen dann noch entwickelt und wie sich dann diese Wettbewerbsszene dann vielleicht verschiebt und wer weiß, wie du dann auch wieder in dieser Wettbewerbsszene in Zukunft wieder neue Lust gewinnst, da vielleicht zu sagen, hey, wenn jetzt das Leistungsfeld Pari ist und ich wieder mit leichter Ausrüstung da irgendwo hin kann,

[01:20:03] mal sehen, wie ich dann da entsprechend durchkomme. Ja, es bleibt spannend. Wir werden sehen, wie es sich ergibt. Danke, Heli, für das Gespräch. Vielen, vielen Dank. Mich sehr gefreut.

[01:20:20] Das war die Podz-Glitz -Folge 149 mit Heli Eichholzer. Einige weiterführende Links gibt es in den Shownotes im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Podz-Glitz ist der Podcast von Lu-Glitz. Du kannst ihn auf allen üblichen Podcast -Plattformen abonnieren. Alle 14 Tage gibt es eine neue Folge. 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 Lu-Glitz. 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.

[01:21:06] 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 www.Lu-Glitz.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz. Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald. Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

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

Show notes

Helmut „Heli“ Eichholzer is one of Austria's most successful paragliding pilots. What he wishes for the future

Heli Eichholzer has been paragliding for 30 years – and for almost as long, he has also been very successful in a wide variety of competitions.

He has already been Austrian National Champion nine times and has been a member of the Austrian national team for decades. In 2015, he stood at number 1 in the world rankings for some time. In addition, there are three X-Alps participations and several victories and podium finishes at Bordairrace, Crossalps and World Cups.

In this episode 149 of Podz-Glitz, however, it should be less about these successes and more about what Heli imagines and wishes for the future.

Recently, he outlined three thematic areas in a kind of manifesto in which he sees a need for change or improvement, so that Austrian paragliders can fly more successfully internationally again in the future.

It is about the team cohesion of the national team and the call for an official manager or coach (the female form is also intended here) who takes care of the strategic development of the Austrian youth.

As the third topic, Heli reflected on how important it would be to achieve fairer competition regarding equipment, namely: wing sizes, and thereby also increase the safety of light pilots. How this would work, and what role a kind of pool noodle could play in this – this and more are discussed here.

Become a supporter of Podz-Glitz and Lu-Glitz! This helps me continue to present you with interesting stories from the cosmos of paragliding. How to do this can be found under: <https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music for this episode:

Track: Between the Spaces | Künstler: The Soundlings

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=RiqmFd47kDM>

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/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
 - 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 Heli Eichholzer:

- Helis Website: <https://www.helmut-eichholzer.com>

- Heli on Facebook: www.facebook.com/helmut.eichholzer
- Heli on Instagram: <https://www.instagram.com/helmut.eichholzer>

Transcript

[00:00:05] **Heli Eichholzer:** So the beauty of paragliding is that, unlike with a normal sport where physical performance is simply the deciding criterion, you're still in an ideal range at a slightly older age—at 40 or 50—where you can still deliver a good performance, and where you really have so much experience that you've gathered over the years, which can actually be an advantage, and where you can still really play a role at a more mature age.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:55] Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:00] Today with Helmut Eichholzer. And I'm Guzman Haas.

[00:01:10] Helmut Heli Eichholzer has been paragliding for 30 years and has also been very successful in various competitions for almost as long. He was the Austrian national champion nine times and has been a member of the Austrian national team for decades. In 2015, he was at number 1 on the world ranking for some time. In addition, there are three X-Alps participations and several victories and podium finishes in Border Races, Cross-Alps, and World Cups. However, in this episode 149 of Podz-Glidz, it's less about these achievements than about what Heli envisions and wishes for the future. Because recently, in a sort of manifesto, he outlined three areas in which he is proposing changes and transformations in the world.

[00:01:58] And in which he sees a need for leadership or improvement so that Austrian paragliding can fly successfully on the international stage again in the future. It's about the national team's ability to fly as a team and the call for an official manager or coach. The female form is meant here, who would take care of the strategic promotion of Austrian youth. As a third topic, Heli has thought about how important it would be to create a fairer competition regarding equipment, specifically glider sizes. And by doing so, also to increase the safety of light pilots. How that would work and what role a kind of pool noodle could play in that—that and more will be discussed here.

[00:02:45] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glidz? How to do it so easily is explained on the Lu-Glidz page of the Gleitschirm-Blog, specifically on the "Support" page.

[00:03:01] Helmut, do you actually prefer to be called Helmut or Heli?

[00:03:05] **Heli Eichholzer:** I am

[00:03:05] **Lucian Haas:** I actually grew up with helicopters. And that still works. It still fits with my age. Speaking of age, I saw you're turning 49 soon. At what point do you actually count as an old hand in paragliding? The great thing about

[00:03:20] **Heli Eichholzer:** paragliding is not like a normal sport where physical performance is simply the deciding criterion, where you're still in an ideal range to perform well even at a slightly older age, like 40 or 50. Where you can deliver a good performance and where you really have so much experience that you carry with you over the years. And that can already be an advantage, really playing a role even at a more settled age.

[00:03:52] **Lucian Haas:** So, you've been doing this for 30 years, doing competition flying and stuff like that. Would you say that with experience, over the years, you've felt—maybe not from the results, but from what you're capable of—that you've actually always gotten better?

[00:04:09] **Heli Eichholzer:** I would say I've evolved because, ultimately, the entire sport has evolved. If I had stayed at the same level, I'd probably be a better beginner now. And so much has happened in these 30 years that you have to develop just to still be able to fly at the front in any area.

[00:04:32] **Lucian Haas:** Which developmental leaps were the decisive ones for you, where you'd say something really happened? Which ones?

[00:04:39] **Heli Eichholzer:** What were the decisive developmental leaps for you, where you'd say, something really happened? In general, I've always developed in situations or during times when I actually suffered a defeat. Or where I realized I'd missed the pulse of the times, or I don't know anymore if I'm still right with my assumptions, with my behaviors in the air, how I fly and what I decide, or how I decide. And in these areas where I questioned myself, those were always the things where I had really good leaps in hindsight. And actually, the defeats were the important times for me as an athlete, to

[00:05:16] **Lucian Haas:** to move forward. What would you say was such an important defeat you had that ultimately resulted in something positive?

[00:05:26] **Heli Eichholzer:** So, after the first four or five years of competition flying—at the beginning, you're super excited, motivated, you think you can take on the world. And you notice a good progression over and over, you learn something with every competition, and then it stagnates at one point. And in my case, that was it; I just hadn't factored in how important the glider performance is, for example. I just bought some random glider and thought I could fly the curves with it. That was definitely not the case, but I didn't actually understand why. I started doubting myself and thought, I'm just not a good pilot. It just doesn't work. Until I realized it, with a small financial investment and a glider that was simply one of the best at the time.

[00:06:18] After you bought your glider, I checked, and it's also about the glider performance. It's essential and decisive for being able to fly along at all. That was a milestone for me.

[00:06:32] **Lucian Haas:** Well, regarding glider performance, or at least over these three decades, there have been enormous leaps and some truly groundbreaking developments. The open class arrived, the two-liners were introduced. And now, in recent years, the introduction of submarine harnesses and such. Would you say that everything there is oriented towards performance? Is it all actually heading in the right direction?

[00:06:56] **Heli Eichholzer:** Yes, in principle, you have to say that development in the paragliding scene is a step-by-step process where, first of all, you try to achieve as much performance as possible, squeezing out power that might not have always been flyable. So, in other words, better performance sometimes led to the gliders becoming "hotter." And the next step was then to keep the same performance but make the whole thing easier again. And that sequence is still there. I have to say, the most extreme development was the two-liners, where everyone in the scene said, "No way, we're all going to die. That just won't work. How is that supposed to work?" And then people just had to work their way through it, like, okay, let's try this stuff out for once.

[00:07:45] And then you go out and fly it, and at first it's weird with the two-liner controls, with the B-risers and all that, clumsy. But after a few flights, you just get it: okay, the guys who invented this thought of something that works, this is the future.

[00:08:01] **Lucian Haas:** Do you like flying two-liners?

[00:08:03] **Heli Eichholzer:** Yes, I love it. I just find the glider control much easier. The feedback is super pleasant. You're also just faster on the B in extreme situations and can change the profile differently. So overall, the flight feel and safety have simply developed in a positive way. And I think that carries over from competition glider development down into the lower classes.

[00:08:32] **Lucian Haas:** Especially when you look at competition glider development, not much has really changed in recent years. I mean, has the Enzo 3 been on the market for five or already seven years now? In any case, it's been a long time for traditional ideas where people say that, in terms of performance, nothing much is moving forward anymore. And when you look at competitions, the actual performance leap that was still there recently came from these submarine-like harnesses themselves. Do you see anything there where you'd say, okay, they were introduced, but is there also development where you'd say, maybe at some point they'll also become more manageable, safer, or something else? The

[00:09:12] **Heli Eichholzer:** That's my opinion, anyway. And the Enzo, for example, has been around for almost eight years now, I think. There's never been anything like that before in the history of paragliding, where a competition glider

looks the same for eight years plus or minus. People fly it and there's no further development. So it's definitely super difficult to develop it further; maybe at some point something completely new has to come up, a new concept, so that the thinking changes again. But like you said, the harness is actually what expands the performance now. So the glider plus or minus from the different manufacturers has the same performance. And now it's pretty much all about the harness.

[00:09:58] And then the Submarine, purely from a flying perspective, is very, very pleasant. It's built for the limit. That is, the protector is made in such a way that it passes certification. The handling is manageable, great. Once you're in it, it fits. The optics, meaning the view toward the instruments, is rather difficult. There has been development from year to year there as well, so that you can see the devices better again. So in the end, I believe everyone is moving in the direction of optimizing the harness. And it will take several more steps for that gear to be easier, and perhaps lighter and more manageable.

[00:10:47] But currently, you can really notice a difference between flying a Submarine or not. In terms of performance alone, you're at a disadvantage in competition.

[00:10:56] **Lucian Haas:** That means if you really want to fly at the top, just like you noticed before that I have to have the better glider, I also have to have a corresponding submarine harness, otherwise I don't really stand a chance.

[00:11:08] **Heli Eichholzer:** Yes. So, of course, I want to point out that we're talking about the top level here. If I'm flying a normal competition now, I think so many other factors come into play that the harness is only moderately important. If I'm flying a competition in Austria, a league competition, then it's not completely decisive for my placement. But ultimately, at the top level, in the top-tier range, that's exactly what makes the difference, yes.

[00:11:35] **Lucian Haas:** You once did a TED Talk, I think, a video, I believe I saw it, where you actually aerodynamically optimized your own harness that you flew for a season to perform better with it. What did you do there?

[00:11:54] **Heli Eichholzer:** Yes, that was an interesting story. I was very motivated over the winter and had the time. It was like... a level of harness. And that's just when the idea of aerodynamic shape and the notion that it might actually be important started to emerge. So, regarding that second one, which was between 2013 and 2015, opinions were still divided. Does a pod on the harness even do anything? Yes, theoretically a bit, but is it important? And we thought, okay, I know I have an S-glider, which is a tick slower than the larger ones. And now I have two options. I give up and say, okay, this won't work.

[00:12:39] With that glider, I don't even have to start. I stay at home. Or I say, okay, I'll take on the challenge. I'll look into it. What can I optimize? And what can I use? In terms of shape, I'm a bit smaller in terms of body measurements, let's say 1.65, 1.68. And I thought I could use that and optimize the harness to fit my body dimensions with an additional pod on the back. And generate a bit more performance from that to keep up with the S-gliders by a hair. And that just worked. That was definitely the deciding factor why I ended up at the very top of the world ranking at the end of the year.

[00:13:27] And... in hindsight, it paid off really well. But it wasn't about seeing that you fly the glider better; it was simply the lift that the harness provided—that lift performance. During the competition, you could notice that you were keeping up well with everyone. If I can still climb well, I can get into a position where I'm in control, where I'm above the guys, and then I can fly along with them perfectly, and fly tactically better and more easily.

[00:13:58] **Lucian Haas:** You were at the top of the world for several months, meaning you were ranked number one on the world ranking with an S glider. Now, you recently wrote a longer post on Facebook where you touched on various topics regarding competition flying. And among other things, you wrote about glider sizes and such, and you mentioned that you're considering switching from an S glider to an M glider for the next season. Can you no longer win with an S glider?

[00:14:31] **Heli Eichholzer:** It depends a bit on the area, I think. In the Alps, it makes no difference at all whether you fly with an S, because with strong thermals, it doesn't necessarily weigh that much. On the other hand, in the lowlands with large pulks, depending on where you're positioned in the pulk or what type of pilot you are—I'm more the type who

tends to be too far forward or occasionally attacks—with this kind of flying, it's an advantage to have a bit more performance. And that's just my reasoning. Basically, I could manage to get into the weight range of an M, but I'd have to load up a ton of weight.

[00:15:16] And I'm fully aware that a lot of weight means it gets dangerous. Especially during takeoff and landing, for sure. Because with a sack of cement on your back, it's not funny, running down a hill like that, maybe in low wind. From a safety perspective, that's a major issue. And those are my thoughts, where I say it makes sense to fly it just based on the performance and the result, but on the other hand, there's the risk. And that's the thing I'm currently weighing up. And I've also talked to Luc Armant about it. He's the designer of OZAN and he developed the SAT machine.

[00:16:01] And he says his next step would be to implement something where all the glider sizes plus-minus work just as well, so that everyone gets the idea of, okay, I'm flying with light equipment. That means, in my case, I don't buy an M, I buy an S, I have the same performance, so there's no reason at all why I'd fly an M. And just take the risk on myself with ballast. And his idea is that the whole scene then suddenly develops and says, okay, we're now building lighter harnesses, lighter equipment. We push people to fly with less ballast, no more lead plates under the seat pan. And that leads to the whole sport becoming easier, safer, and more pleasant.

[00:16:51] **Lucian Haas:** becomes. Let's talk more about that right away. I want to go back to you for a second before we get to Lückermann's ideas. How much ballast would you have to carry to switch from an S to an M? I mean, I'm calculating now...

[00:17:09] **Heli Eichholzer:** I always take the total weight of the equipment into account. I have about 38 kilos now and would have to take another seven kilos with me. Seven, eight kilos. So I'd be somewhere around 45 kilos. Then I'd do it by hanging it on my weighted vest. So it's just like a jacket with lead inserts in it. I look like a terrorist. But it's the easiest way to have the weight on your body and then also do something with that weight. Because everything you have in the harness is extra weight, which is much harder to manage. The harness hangs on your shoulders and somehow hinders you when you're walking, like a bulky sack.

[00:17:55] And during landing and everywhere else.

[00:17:58] **Lucian Haas:** And those seven kilos, what extra power does that give you? Is it mainly power in the sense that you can fly a bit faster with it? Because you're saying I have seven kilos more and then I can manage one or two kilometers more of speed? Or does it offer you something else as well?

[00:18:15] **Heli Eichholzer:** In terms of speed, there's no difference between flying an M or an S. Simply in terms of performance, it might give you 0.1 or 0.2 more glide ratio. This means that after a long glide, you arrive a bit higher. Maybe you don't arrive at the very bottom and have to search for the thermals yourself, but are a few meters higher where I can sit on it, which means less risk and being faster in a good tube to get a good cruise speed again.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Now there's a whole range of pilots who have to fly very high in the world, who are also basically very light. So an Honorin Armand from the French or a Maxime Pinot, they're basically lightweights just like you. Are lightweights actually the better pilots? Do they just have the worse gliders?

[00:19:11] **Heli Eichholzer:** I don't think you can attribute that to body weight or size. There are brilliant guys who fly on L or I don't know, Juri Vidic flies a super light harness and flies on M, but ideally he'd also have the option to fly on M or L, but he just feels better that way. And those guys, the French ones, Maxime and Honorin, they're just brilliantly good, they're great guys, they fly on M, but they're also out there with a lot of ballast. And for them, I told one of them, quite clearly, yeah, that makes a difference. They used to fly S too, but realized, yeah, we fly on M, it works better, I'd rather take the weight and then have that extra bit of performance.

[00:20:03] And it's going to be really cool to see how the guys fly and, yeah, well, you can really

[00:20:10] **Lucian Haas:** learn a lot. And in terms of upgrading, you see them flying an M in my weight class, so I'll probably have to switch as well.

[00:20:19] **Heli Eichholzer:** Yeah, this is just that phase, the decision-making phase, where I'm saying I'm still three or four kilos lighter than the guys and have to take on even more accordingly. And now it's about how I take the risk, how I commit to it. Basically, I'm going to approach it by flying normally with my S in the spring and see how it goes, if I enjoy it. And then the World Championships would be in August or September in Brazil. That would be the turning point for me where I say, okay, I'm competing there with an S or an M.

[00:20:59] **Lucian Haas:** Are you going to be at the Superfinal in Colombia in February?

[00:21:03] **Heli Eichholzer:** No, unfortunately not. I just don't have the vacation time for it. I'm normally employed at a company and it just doesn't work out.

[00:21:13] It would be interesting, a great area, that's where the World Championships were a few years ago, 2015 or 16 I think. It was brilliant for flying, really cool. But yeah, not everything works out, so I'll focus back on the applicants in the summer or in Europe and on the World Championships.

[00:21:33] **Lucian Haas:** But if I've understood you correctly, you'd be someone who would really welcome ideas like Luc Armant has, to somehow be able to equalize glider performance. You'd be very much in favor of that. But how could that even work?

[00:21:50] **Heli Eichholzer:** Yes, in principle, I do have to have a focus. Or I would still say that the focus is placed on safety.

[00:21:59] That would work like this: in the first step, with existing gliders, you could use a kind of foam tube. Like a pool noodle, right? A pool noodle, exactly something like that. Maybe not as thick in diameter, a bit less. But a pool noodle, on the left and right of a B. And that would actually minimize the performance or bring it down so much that with the length of the pool noodle and the diameter

[00:22:31] could adjust the performance of the different gliders. That

[00:22:34] **Lucian Haas:** means, are the lines simply artificially thickened? Exactly, yes. Well, you could imagine there being big discussions among the pilots. How long exactly does this noodle have to be? I mean, who calculates something like that or by what rules could something like that be determined?

[00:22:53] **Heli Eichholzer:** It's relatively simple if everyone flies the same brands, for example, because there are calculations and you know how the gliders compare to each other, meaning the different sizes.

[00:23:08] That's just a basic idea. Luc thought it through relatively well and also suggested it at the CIWL. In the end, of course, it's an exciting thing and a discussion, but I don't want to go in the direction of saying it's about me and my performance or whether I fly an M or an S, but in principle, it's actually about the safety of the whole scene. And if I imagine everyone flying one glider size smaller, it's easier when traveling, safer when taking off and landing, and purely from a long-term perspective, walking around with a 40-kilo pack quite often a year up a mountain, or at least from the lift to the car and back, that's just a pretty big strain on the body.

[00:23:56] I think it would do the scene a lot of good to do something in that direction and use the safety aspect as the main focus. If you don't do that, if you only focus on performance, there just won't be any acceptance from the scene. Everyone who can fly an M or an L will just say, "Yeah kid, you just have to eat more dumplings or I don't know what, but I don't care, you do your thing." But if you steer it in the direction of saying it's also about everyone's safety, then that's a talking point you can work with.

[00:24:36] **Lucian Haas:** But if you say it's about everyone's safety, ultimately from a safety perspective, it's not everyone who benefits, but basically the lightweight pilots who then say, okay, I don't have to pack on this extra weight. While the heavier guys can then say, I'm flying here, I'm buying an expensive glider and then I have to put a pool noodle on the lines so that I fly as poorly as you do in terms of performance. How is that even going to be discussed in the scene then?

[00:25:05] **Heli Eichholzer:** So, strictly speaking in terms of safety, everyone says, yeah, great idea, lighter equipment makes sense, but I don't want to reduce my performance. So basically, we're talking about a few tenths of a glide ratio.

But the big issue there is that people say,

[00:25:27] how could we fix this so that in the future we push it so far that people say, I'm not buying an M at all, I'm buying an S because I have the same performance. The harness manufacturers develop a lighter harness, I save myself from carrying some extra weight. And then I'd say across the whole scene, including the M pilots who can then fly an S, and the L pilots who can fly an M, everyone would benefit. The only ones who wouldn't benefit are those who are already flying very heavily loaded on an S anyway. There are a few girls who just carry a lot of ballast. Elle Ecker is one of them, for example, she has, I don't know, 55 maximum.

[00:26:16] So she weighs a lot and has to load up a lot just to actually get into the weight range for an S. And for exactly those people, the question is whether to start with an XS or an S. And ultimately, yes, that's a basis for discussion where we have to look at it and involve the pilots who actually weigh 45 kilos. Very light girls, maybe Asians. And where do we start there? And from what point does it still make decent sense? Because I already have the feeling that, despite everything, the difference in performance between S and L is still manageable.

[00:27:03] But what I know for sure is that paragliders in XS or XXS are simply much more sensitive and less stable in terms of flight characteristics. So that becomes a range where it just doesn't work that well anymore. And I know relatively few people who, bracket open, fly XS for longer, bracket close, because it's certainly much, much more demanding than paragliders in size S or larger.

[00:27:36] **Lucian Haas:** What about the really heavy guys who have to fly the large gliders so far? And who then have to say, okay, I need to put a noodle on there. My performance will be reduced by that. But I once read in a discussion by someone who wrote, hey, I don't actually want to do that at all, because I already have a disadvantage with my large glider size, because my glider's handling is significantly more sluggish than what the small gliders have. And if you now take away my, so to speak, my small performance advantage that I have there, I still have the handling that no one can take away from me. How do you balance that out? I mean, how would you argue with people like that?

[00:28:18] **Heli Eichholzer:** That's definitely true, you can fly tighter radii with smaller gliders, they have better handling.

[00:28:27] And an L or XL, you're harder to turn in a curve. And I think that makes a huge difference in the Alps, where it's tight, where it's narrow, and where you have to get close to the rocks. Less so in the flatlands.

[00:28:43] Let's put it this way. I believe that the S has an advantage when carving, a light one, because the radius is simply tighter and I can steer it better. Or at least, I don't have a disadvantage there. What is definitely an issue with straight-line flying, for example, is that smaller gliders are more fickle and sensitive. So the stability isn't as great as with larger gliders. In the end, those are several points. So, on one hand, there's the minimization of performance, the handling, the stability. If you take all of that into account and say it crystallizes into the fact that it makes sense to fly a smaller glider, and people do that, you can frame it in terms of safety or safety issues.

[00:29:29] and say it makes sense.

[00:29:31] **Lucian Haas:** Is there ever going to be a competition where that's tested? That thing with the swimming noodles to level the playing field? There's at the beginning of the

[00:29:39] **Heli Eichholzer:** Is there ever going to be a competition where this is tested? The thing with the swimming noodles to level the playing field? There's a Pre-World Cup in Colombia at the beginning of the year. So, before the Superfinal? Yes, exactly. Sometime during that period, somewhere in Colombia. I'm curious to see.

[00:29:53] But for actions like that, you need the acceptance of the scene. So I don't think it's a good idea to eventually force it and say, "We're just doing this now," because there's a real risk that the type of events—for example, if the World Cup does it, or independently of the FAI, if the World Cup does it—that the World Cup could very well be boycotted by some of the pilots. And ideally, the whole thing would go through the FAI, through our national association, where you'd say, okay, for certain competitions—I'd say the World Cup, the European Championship, the World Championship—it makes sense in those areas.

[00:30:39] We can do that. You can introduce that. Whether that's feasible for a league competition in Austria, I doubt it. I mean, you can do it if you want to. But actually, yeah, the nuts are buried much deeper there. And that's probably not necessary right now. You just have to be a bit careful. It's not much effort to just click a swimming noodle onto the line. But it's more about the acceptance.

[00:31:09] **Lucian Haas:** But you probably won't get 100% acceptance anyway. For example, when the open class ended, when the first two-liners were introduced and then a few too many fell out during a competition in Pietrait, it was decided: okay, from now on, only IND gliders are allowed. They have to have a certification. There was a whole range of competition pilots who then said, no, I'm not interested in that anymore, I'm out. And there were a lot of discussions. If something like this happens with swim noodles, it would probably happen the same way again, with a few people saying, I'm out. But on the other hand, maybe other people will say, hey, with this extra bit of safety, I'm happy to fly with it again. So it would just be a bit of a shift in weights in a way.

[00:31:55] **Heli Eichholzer:** Yeah, that's exactly how I see it too. So it might be a convenient excuse to say, I'm ending my career now because I don't want to bear that responsibility. Yeah, you can do that. Or you can say you can just really commit to it and see what develops from it. And whether it actually achieves the effect of manufacturers building lighter harnesses, or customers—meaning the pilots—practically buying smaller gliders. Maybe that's the direction it develops in. Because I've already noticed, also with X-Alps and all those stories, with the high-can-fly stuff—meaning if you're making landings with competition gear, you need relatively many helicopters at the landing field.

[00:32:44] Because I believe that the glider weight—meaning the total equipment weight—is essential in the hard landings that occur. Whether you shake them off, brush off the dust and stand up, or

[00:33:00] **Lucian Haas:** stay down. I mean, if you're carrying another 30 kilos, your knees have to be able to handle that, and other things too. Do you train specifically for that? Like, do you do strength training or something to say, I need to be able to haul 45 kilos of gear?

[00:33:17] **Heli Eichholzer:** It would be important, but I don't do it. I'm more the type who, when the sun is shining, takes my glider and hikes up a mountain. That's enough training, more or less? Yeah, exactly. But I notice that it would simply be important, especially before longer competitions where you really do a flight for 10 days in a row, to train beforehand so that the tension is less. It's all quite a strain. You wouldn't believe it. You think, "I'm just flying one flight, I'm sitting comfortably in the chair for three or four hours looking around a bit." But after a European Championship, like a 10-day, every-day flight, you actually need a vacation at the end.

[00:33:59] **Lucian Haas:** ...that nobody takes it, because they've already taken their vacation for this European Championship, so something like that. Exactly.

[00:34:06] Yeah, well. In that post you wrote on Facebook about competition flying, you touched on several topics. Among others, I found it very interesting when you said, hey, the future, what we'd have to do a lot more of, would be team flying in competitions. So, that nations would fly together more as a team. And you complained a bit about how Austria hasn't really been doing that so far. What does team flying offer? I mean,

[00:34:36] **Heli Eichholzer:** That's actually quite exciting. I believe that nations are connected to each other via radio, helping one another, so to speak, by exchanging information. This includes, among other things, having a ground person, a team leader, who passes on information. And in total, for the whole team, it brings something that everyone benefits from. We in Austria have already done this quite intensively this year. So, ELEK and I did intensive team radio. We also included one or two other pilots, in Jeremie, and in total, it actually worked very well.

[00:35:15] Radio communication and team flying just have to be practiced. It doesn't work like you just buy a radio, go to a European Championship, and say, "Okay, I'm here, I'm turning the radio on and it works." It's very much about where the microphone is positioned, what the voice quality is like,

[00:35:35] what kind of things they convey in the air. I have to think beforehand about what I'm going to say and then relay it over the radio briefly and concisely, not tell a story. These are so many points we've figured out now and have to say in the conclusion, for example, at the European Championship, it helps everyone who works together in the team,

who exchange information.

[00:36:03] **Lucian Haas:** Just to give a few examples, what do you broadcast? What kind of information do you pass on, and what would you say, "No, I'm not even pressing the radio button yet"?

[00:36:18] **Heli Eichholzer:** It's about checking in, so on one hand, you have to make a basic agreement: what I give and take must balance out, more or less. It's not enough for me to think, "Yay, the weather is nice and I'm here," but I have to say, "Heli, climb three meters." Then the people around me, those nearby, know—we basically keep an eye on each other, okay, I can fly there now, it's a three-meter climb, and the other pilot is 100 meters further ahead longitudinally and has four meters, he communicates that too, then everyone in the team knows, okay, the left wing pulls better, that's one topic for example. Then it's about what position you're in during such a pass, so if you're far ahead, the information about what's happening behind you is essential, because we have a flight path, if you're flying straight, you can see roughly until 3 o'clock, 4 o'clock for example, and what's happening further back, you don't see that and you don't pick up on it either,

[00:37:24] as a pilot or a heavy hitter, you don't notice which line is better when you're flying side-by-side. And if someone from the team happens to be a bit further back and says, "Hey, the right lane pulls better," then I don't have to analyze or think about it; I just fly right immediately. And then it's about the quality of the statement—it's super important. You can't just say something you're putting together in your head at that moment; you have to be careful, you can easily slip up there. But if it's consistent and the information is correct, you build trust with each other and then you trust each other blindly and say, "Bam, the right lane is better. I'm turning off and flying in."

[00:38:11] **Lucian Haas:** a few degrees further to the right. Why can't you see at the same altitude whether the right side is climbing better than you or if that line is better than yours?

[00:38:22] **Heli Eichholzer:** A line isn't just a line; it's always going up and down. So one person might gain a bit of height, and then the neighbor next to them picks it up again. But depending on how far apart you are and also being at the same altitude, you're sometimes distracted or focused on where I'm heading right now. You notice something, see a bird, something is rising somewhere, you spot some hint of the next thermal. You're not focused on just constantly looking at which line is pulling better. And that's where it helps if there's someone in the back who can see from a bird's-eye view or a neutral perspective, okay,

[00:39:03] **Lucian Haas:** ...pulls the line. And that has to be discussed within the team beforehand. Like, basically assigning roles or saying that the person flying in the back has to keep an eye on what the people in the front are doing—for example, who of the front ones currently has the better line.

[00:39:18] **Heli Eichholzer:** Yeah, exactly. It's not always the case that the same people are always in the front and the same people are always in the back; it mixes up.

[00:39:27] Accordingly, the one in front with the first ones who flies into a thermal somewhere, it just automatically goes through, okay, so much climbing, three meters of climbing. But the one in the back has the other one in sight, and there you can of course swap roles. So, in other words, if I'm in the back once and see that the left track is better, then I report that and pass it on to the team members.

[00:39:51] **Lucian Haas:** Well, there are also great instruments and software solutions today where you can say, I'll set up a group, say these four pilots are in my group, and please always show me where they are on the display, along with their climb rates or whatever else is there. Couldn't you use something like that too, so you don't always have to be radioing back and forth?

[00:40:14] **Heli Eichholzer:** So, on one hand, you have a bit of a delay with the instruments. Live tracking has a two or three-minute delay. XContest is pretty much lag-free. But in a competition, it's very often the case that 50 pilots are in a cluster, and then you have relatively many points, and on one hand, it's very cluttered on the device, and on the other hand, the big issue is that you simply don't have some pilots on your glider and you might overlook them if they have a good board. So really, that...

[00:40:52] that a pilot in the middle of the pack gives feedback makes much more sense and is probably also the future; that's what will benefit you the most in the future. What's different with Hike-and-Fly competitions is that you don't have such a mass of people in one spot, and then, I'd say, a small delay doesn't matter. But if you have, for example, someone, a team leader, sitting at the bottom, like with X-Alps, the people who are in the support team giving routes and explaining to a pilot, okay, the pilot flies in, they flew exactly there five minutes ago, they had a great stone. That helps in that direction, that's another thing again.

[00:41:33] **Lucian Haas:** Very good. When it comes to team flying, would you say just this radio communication is already team flying, or would it also be about collaborating differently as a team, perhaps in the preparation, like discussing a task, but maybe even coordinating roles, saying, "Look, based on how we're set up here, also regarding our ranking or something, it's best if you're the rabbit today, running out front and trying to stretch the field out" or something like that. So, working tactically, team-tactically, and saying, "You don't really have much left to gain and nothing to lose. Maybe you can still win the task if you run out front as the rabbit, and maybe you'll make it through, and if you don't, you've at least shown us a lot and given us better chances."

[00:42:26] So, for us, the two or three pilots who might then actually be able to fly into the top spots, something like, where you also say, we should work together even more in that direction?

[00:42:37] **Heli Eichholzer:** Yes, that is exactly the goal and you've analyzed it perfectly. That's how the French national team flies, for example. They check out, okay, they cooperate great, they have roles, they do a briefing at the launch site right from the start, they figure out where the tricky points are, in which area they start thinking about the final approach, then they cooperate great in the air but they have very clear instructions from the team leader. Hey, you've crashed twice now, you're not going to be world champion anymore. It's not going to work out, but now you're flying for the team. Or we still have the chance to bring in the lady. You fly in front of the lady all day now. You support the lady. But you're somewhere nearby, and to see that, it's fascinating and really cool.

[00:43:26] because it already requires a great team at its core, one that is truly a team and helps each other out. Because it's always dangerous, you know, when someone only looks out for their own interests within a team and doesn't care about anything else. That just doesn't work. And when you see how the French do it, for example, you can see they have a team. They do have a team leader who, of course, actually has to coordinate everything and all the...

[00:43:54] ...strong characters, but in the end, they've learned, hey, this is how it works and this is why we're the best.

[00:44:01] **Lucian Haas:** the world. Now, with the French, it might be a bit different than in other countries. From what I've observed, many of the pilots flying up there—there's also a pilot development program from the French state, so they are supported as competitive athletes, and the French pilots probably rank best on average in terms of state funding. So they might say, hey, you're receiving this funding and we have a funded team manager and other things, then you're more inclined to subordinate yourself to that. Whereas if you say, I'm flying everything at my own expense, you naturally look out for yourself much more and less for the nation, the team, or whatever.

[00:44:46] **Heli Eichholzer:** Yes, if you compare it that way, the French have 15 people who can fly at the very front during a World Championship or a World Cup. Austria, for example, doesn't have that, and in Austria, you have to ask and say thank you if someone joins you—ideally the good ones—if they take the time and sometimes pay for certain things themselves, so it's not all paid for. Consequently, you don't have the leverage to say as a team manager, "Hey, if you don't do this, I'm kicking you out," because they'd just say, "Well, then you're not doing anything good yourself." So, it's very important to note that the French...

[00:45:31] can also do that and can choose who is in the team. So, it's about teamwork, it's about

[00:45:40] the pilot's personality, for instance, how they fly—are they an aggressor, a tactician? And if you have different pilot skills in one team, I think you support each other even better.

[00:45:54] **Lucian Haas:** Would you want something like that for Austria? Yes,

[00:45:58] **Heli Eichholzer:** At the beginning, the idea was, well, I think we're too far along to say, in that direction, what makes sense, what benefits everyone, of course also in the Aero-Club, and the standing of the paragliding pilots in

Austria will significantly increase if we have more good placements in World Championships and European Championships again.

[00:46:23] **Lucian Haas:** Now you're just saying there's almost a problem with fielding the national team, that there are good pilots flying with them and all that. What's the reason for that?

[00:46:32] Each of us has

[00:46:33] **Heli Eichholzer:** a job that for most people is outside of the skiing scene, and there we have five or six weeks of vacation a year. On one hand, you have to qualify first just to have the chance to get into the national team, and for that, they always budget about two or three weeks that go toward a World Cup, maybe two World Cups and some open, and then you're left with exactly two weeks of vacation. Yeah, it just doesn't add up, and that's the reason why many of the good ones in Austria say, yeah, I ski occasionally and I prefer skiing because from the format and the effort involved, it's just much more pleasant. So, in other words, the Austrian competitions are always on the weekends.

[00:47:19] Before that,

[00:47:24] then maybe a competition works. So, from a financial perspective, it's not much of a hassle, and it's not much of a hassle in terms of vacation either, and that's the bulk of the community in Austria. That's how competitions are flown there.

[00:47:39] **Lucian Haas:** But you yourself have been with the national team almost continuously for nearly 30 years now. What was it that appealed to you, even though you'd have the same difficulties with vacation and all that? I mean, what kept you so engaged? There were always these different phases.

[00:47:59] **Heli Eichholzer:** ...given, where I said, enough, I don't feel like it anymore while I'm there. And I've also skipped a few years at times. Also during the time I was doing the Hike-and-Fly competitions, like at X-Alps and stuff, that just didn't work out time-wise at all. And what is essential for me is the community we have in Austria or just internationally. By now, I know so, so many international pilots. It's always a blast, it's fun. Sure, we have a competition and we're focused on that. Everyone wants to deliver the best they can. No problem, but before or after the run, people will chat, there's a party, you see so many different perspectives.

[00:48:46] in other nations. On one hand, in terms of flying, and on the other, maybe politically or how the community functions there. I think it's a bit of a lifestyle. That's led to me saying again and again, okay, now I'm back in the zone, now I'm flying again, even though being at the front in the World Cup is often harder, the title or a good placement at a World Championship or European Championship is generally held in higher regard.

[00:49:25] **Lucian Haas:** What would have to happen in Austria to bring more young pilots to these top-level competitions again, or to get them excited about them? With

[00:49:37] **Heli Eichholzer:** this Newcomer Challenge in Germany,

[00:49:42] ...who are motivated, who obviously have a talent, and also the ones who...

[00:50:10] all-around skills to really take the next step and head towards becoming a pro or a professional pilot; they are then supported in a different way. You have to bring them together, just like the French do in school, and teach them a lot of tactics. And many other things that are considered important in competition flying, like meteorology, weather,

[00:50:39] Debriefings, understanding of tactical

[00:50:44] processes, which you have to teach them separately again. And I think, in our time, it was like everyone just sort of threw something together somewhere and it takes forever. And I believe that within a very short time, with a coach or a trainer, young people can become very good very quickly and find their way to the top very quickly. And that was what was missing a bit in Austria, but we are in the process of something happening there.

[00:51:14] **Lucian Haas:** developed in that direction. So a coach, a manager, someone who handles this youth development and basically leads a corresponding program. Exactly.

[00:51:24] **Heli Eichholzer:** Regarding the Newcomer class, it works like this: established pilots make themselves available to work with the guys on the weekends and do briefings and debriefings every now and then. It's a great thing, a good basis, but the next step would really be working with a coach. Would you be the type to be a coach like that?

[00:51:48] I could probably cover certain areas. Of course not everything, but I've already mentioned or expressed interest in doing this or that.

[00:52:03] **Lucian Haas:** For example? Where do you see your strengths? What could you contribute as a partial coach for such a program?

[00:52:13] **Heli Eichholzer:** Because I have many years of experience and a basic understanding of what's going on in a competition pilot or in flying in general, I think I can provide a lot of input relatively quickly. And also the tactical stuff—what's important right now, for example, going through it once during briefings at the launch site with the guys or with the group of boys and girls, of course, what would be important, where the decision points are during the run, where the difficult points might be. And working out a bit of structure beforehand, an idea, a planned flight, and then analyzing it afterwards—okay, what was good, what was bad, what worked, and what do we learn from it.

[00:52:59] So this loop, I think I'm relatively good at that, and I could contribute something in that direction.

[00:53:08] **Lucian Haas:** Would you have wanted that in your younger years? Yes. Or were you the kind of young rebel back then who'd say, "I'm doing my own thing and I'll pull it off somehow, I don't need someone telling me all this stuff"?

[00:53:22] **Heli Eichholzer:** No, no, it was really important for me to talk to the established pilots and they gave me input again and again, but you have to say quite clearly: if an established pilot is competing themselves and is doing all the preparation and debriefing themselves, they can't deal with a junior as intensively as someone who does it professionally, or perhaps gets paid for it and has a specific, concrete assignment.

[00:53:53] **Lucian Haas:** Looking at it that way, is it actually the case that we're at the stage where, based on your findings, you say the French are already there—they have a professional, paid coach doing this. I think his name is Julian Garcia. Other nations should have something like that too, especially Austria, so they can be more successful again. Are we experiencing a kind of forced professionalization of the competition scene?

[00:54:18] Yes.

[00:54:19] **Heli Eichholzer:** To be at the front, you have to move away from the idea of just going somewhere, flying comfortably, getting a great result, and then heading home. That doesn't work anymore in that form, and many nations are moving in the direction the French are taking, because you can see very clearly that they are having success with it or have had a success with it; they have huge potential in terms of good pilots. So Germany itself is also doing great with the horse and the whole team. I think the youth development in Germany is developing faster and better than in Austria because they actually have someone who specifically takes care of it, who holds the position of team manager and

[00:55:04] that, I believe, is getting around, and every nation that has motivated pilots who strive to be at the front—and that's the drive of the competition pilot, not just to be there, but to be at the front—they know then that's the direction I have to develop in, and the nation has to develop in.

[00:55:26] **Lucian Haas:** The conversation isn't over at this point yet. But unfortunately, for reasons unknown, the recording on Helis Rekorde cut off at exactly this spot. I had the conversation with Heli via Zoom and, fortunately, recorded it there as well. For the rest of the podcast, you will hear Heli in the slightly audio-processed original Zoom recording. Please excuse the somewhat poorer sound quality that follows. And now, back to the conversation.

[00:55:57] In another area of your life, you're already a kind of manager, let's say, a team manager. You're a local station leader for the mountain rescue in Gollingen. How did you get into mountain rescue in the first place? It actually resulted from...

[00:56:15] **Heli Eichholzer:** I was once, I was there at the accident, the paraglider accident. That was in Mexico, the 2009 World Championships or something, where a friend of mine, Stefan Schmucker, a Swiss guy, crashed and I was

able to land with him. That was quite an action already.

[00:56:36] **Lucian Haas:** I think he came down into completely rocky terrain there. Exactly, yeah.

[00:56:42] **Heli Eichholzer:** It was in Valle de Bravo in Mexico and he hit the rocks really hard. I just said to myself, okay, the boy needs me now. I'm going to take a risk, make an interesting landing, and make sure that I get there as...

[00:57:01] I did everything possible, but he unfortunately passed away. That weighed on me quite heavily for many years, and it was the initial spark that made me say that if every one of us—and I, for example, in the form of joining the mountain rescue—can make a contribution and offer something to society on a voluntary basis,

[00:57:32] ...is. But the other aspect is, why mountain rescue? Because there's just so much first aid training to complete and things to do in that direction. And when you arrive at an accident and already have an idea, you feel much safer and more comfortable than if you think, "I hope I never have to do this," but I'm not training in that direction. For me, it was essential that I said I want to do something in that direction so that I can gain the confidence of knowing when what is, that I know...

[00:58:05] **Lucian Haas:** ...about what it's about, that I know what I'm doing and have to. Did you already have a first aid course back then in 2009 during that accident, and did you know what to do? Or did you just say, "Stefan needs me," because of how I saw him hit, and I have to get over there now?

[00:58:22] **Heli Eichholzer:** I had taken a first aid course, and that was more or less around the time I really started getting involved with mountain rescue. It's always like that—when someone dies, you find yourself asking what you could have done differently so it wouldn't have ended like that, or if you did something wrong. That question haunted me for years. Looking back, I just never really processed the whole thing. That was a particularly thing where I'd say, if you deal with it, if you...

[00:59:06] trained or are being trained in that direction, really

[00:59:10] prevent the whole thing from happening like that, from feeling helpless and thinking that maybe I did something wrong, otherwise he might not have died.

[00:59:18] **Lucian Haas:** He died, but he can really only talk about luck, as far as one can say, that anyone even tried to get there so quickly, and you probably risked quite a bit with the landing in such difficult terrain to make it there.

[00:59:32] **Heli Eichholzer:** Yes, it was kind of a necessity or I intuitively said, this has to happen now, because the crash just didn't look good and it was like, he took a huge hit and fell out of a bug and then relatively quickly—or relatively, he was relatively low and then hit relatively hard, like on rocks.

[00:59:54] **Lucian Haas:** Did this accident change you in any way, like, aviation-wise? Did it leave a mark? Do you fly differently now, or were you different after it? I mean, I...

[01:00:05] **Heli Eichholzer:** I really asked myself the question of purpose for a long time and didn't know, okay, does it mean that you have to take on such risks in life, because I'd say playing chess is less risky than paragliding. In any case. And then, the next day was of course a rest day and we

[01:00:33] I somehow wanted to get Stefan to... I mean, I made sure that things would calm down with the competition scene for a bit, so it was just a rest day afterwards, and the day after that I went flying again anyway because I thought, yeah, let's see what happens. I can't say for sure, maybe I landed after five minutes and just stared into space—I still remember it like it was today—I just felt comfortable again, felt safe, and it was okay for me. So, purely in terms of flying, I didn't feel like much had changed, but the approach and the issue of taking on the risk, I questioned that much, much more, because such a...

[01:01:20] story, it's just

[01:01:21] **Lucian Haas:** ...is very formative and intense. And among other things, that's why you went into mountain rescue. Are there things from that work in mountain rescue where you'd say, things I experience there, where a lot of teamwork is probably involved and it only works if you work accordingly as a team and stuff like that, where you say, I

can take something from that for aviation too? Yes, ultimately...

[01:01:52] **Heli Eichholzer:** how a team works is actually the same everywhere. You have different personalities. You have to give people the opportunity to develop, for a certain culture of making mistakes to

[01:02:10] ...forms a certain culture of mistakes. For example, during all the training sessions, everyone helps each other out, and everyone knows that when it comes to something, my life might depend on the other person's actions—because they're lowering me down on the rope, and if they don't know exactly what they're doing or do something stupid, it could end badly for me. So, it's like you support and help each other, but on a level where you say, there isn't some master teacher who manages everything while the rest are kept in check; instead, every individual is an important person who actually works out the skills themselves and...

[01:02:55] **Lucian Haas:** have to have. Are there things where you would say, based on your experience with paragliding and maybe also competition flying, that you bring something with you or have taken something over that helps you again in your work with mountain rescue?

[01:03:13] **Heli Eichholzer:** On one hand, the basic understanding of meteorology is really useful. So, when we communicate with helicopters and such, I can assess things much better during a Föhn storm because, for example, pilots already share a bit of information, like, "Hey, it looks like this and that." I mean, they're all naturally good on their own, but I can already provide some information in advance, and even though we almost never have cases where we actually have to rescue paragliders—we don't have a huge flight area nearby either—but if there were something in that direction, all the people who have ever had anything to do with paragliding or are pilots themselves, like me,

[01:04:02] are well-versed in the subject and know what it's all about.

[01:04:06] **Lucian Haas:** Towards the end, I want to do a little change of subject with you. You've also been at the Red Bull X Alps several times. 2005, I think, 2009, 2011—that's quite a while ago now. Would something like that appeal to you again?

[01:04:23] **Heli Eichholzer:** So the event itself is brilliant, but I just don't have the motivation anymore—the time commitment, the risk of doing it all again. I've done it three times and by the third time I said, I've seen it, that was it.

[01:04:47] but I still participate in Hike-and-Fly competitions every now and then, and I find formats like Paul Kuschebauer's Thunderbird very interesting because you can do relatively safe Hike-and-Fly competitions in a demarcated area, where it doesn't matter how much risk I'm taking or whether I'm still flying in adverse conditions—you can limit that a bit with this format. It's simply about providing a route and being able to estimate it relatively well—for example, the route moves through the Stubaital, so you can assess whether the day is great with no problems, or if we have these turning conditions and there's just no turning point or I make it bigger; so, I find it in that direction.

[01:05:39] That's fun, and I'd love to join in again every now and then, but X-Alps is just too big of a thing for me now.

[01:05:47] **Lucian Haas:** That means, from what I can hear, the issue of safety actually plays an increasingly larger role for you?

[01:05:54] **Heli Eichholzer:** Yes, well, I think the most important thing is that as a pilot, you get older, you fly for a long time, you have fun, you still have fun, and

[01:06:08] If you want to be part of X-Alps and are motivated, I believe you should approach the limit very differently than a normal pilot would.

[01:06:21] **Lucian Haas:** In 2011, during your last X-Alps participation, you were actually one of the people who, I believe, from an outside perspective, took the biggest risk, because at that time, I think you were the first pilot to ever fly along with a two-liner in such a competition. Why did you do that back then? If I were to give a lecture...

[01:06:41] **Heli Eichholzer:** about my biggest mistakes, that would be the hook. Aha. So the glider, that was the R11, the two-liner, so the further development of the R10 from 2011, R11 size XXS, had great performance. So at that time, it was simply noticeably better in terms of performance. I'm talking about an Alpenbiss here, a glide ratio, where for

example my glider was better than Kriegel Maurer's glider. And then I thought, yeah,

[01:07:13] I'll work with the event, now we're organizing the glider. And it was like, even the guys from OZAN were super excited and said, "That's the best glider, you need it, and it works." Then we were at his Border Race, Kriegel and I, and I glided with it, was three fields ahead, only at the landing it went slightly downhill and at the end of the field I just lost height, so I was still

[01:07:44] ...showered a tree, and I thought, yeah, great performance, fits perfectly, but I just can't utilize the top landing qualities because the glider, it doesn't let you sink, it's super complicated, super fiddly, and that was simply the first moment I said, oh, maybe a mistake, and that turned out to be true—that the glider was actually not flyable for this type of competition. So, it was

[01:08:10] **Lucian Haas:** a total disaster. When did you even have this glider available? I mean, why didn't you notice before that you also—or you say, at the Border Race you actually noticed it, but why did you still start with such a glider if you say it's actually maybe not suitable for this kind of competition? I got the glider relatively late before

[01:08:31] **Heli Eichholzer:** got for the competition, so I'm talking about three or four weeks. Oh, that's so close, okay. And that was just way too short for anything.

[01:08:43] ...compared to if I had taken a normal EN-T or T. I actually would have performed much better and had it much less often and more pleasantly than in your case. That's where you know or understand why Kriegel Mauer is so meticulous about getting his glider, the one he uses for himself, as early as possible. He really sets himself a deadline and says, I want the glider half a year in advance so I can test it. I just learned that it didn't work out that way for my form.

[01:09:13] **Lucian Haas:** Did you have any hairy situations because of the glider during the competition, where you'd say the landing only just worked out or something? The Two-Liner

[01:09:24] **Heli Eichholzer:** were completely different to launch. That was, we had become the three-liners, you'd pull one of yours out, the glider would somehow go up, easy. With the two-liner, you'd pull one of yours out and then you had to jump towards the canopy to avoid overshooting it completely. Only on the day of the start, Dach, there was a 30 or 35 in the HW. Thermik Küng launched one next to me because he can do that well anyway, but it looked super easy and I came in with the two-liner. First, he completely overshot me, then it threw me off. So that was also a case where the glider simply wasn't advanced enough to be suitable for me, and besides, from us

[01:10:14] everyone had to learn how to handle the two-liner in situations like that. Nowadays, everyone knows, okay, then we do a Kubastart, this, that, but at the time that wasn't so common, and with the normal glider it always worked, but with that, it was suddenly a super difficult story.

[01:10:32] **Lucian Haas:** Did you experience that as a defeat at the time, in a way? No, not really.

[01:10:40] **Heli Eichholzer:** So I had some other hairy situations during this X-Alps. Among others, I ended up in Martigny—Martigny is the windiest corner of the Alps, that's the valley jump from Valais towards Chamonix—and I was in the wrong place at the wrong time, maybe a bad decision, I couldn't get back into the air and got blown out into the valley from the valley turn, landing backwards. I think that was about 20, 30 km of backward travel. That was also the point where I was sitting down there unharmed among the grapevines, where I said, well,

[01:11:19] now that's enough, we're just not doing that anymore. So, I was able to wrap up the Red Bull X-Alps event relatively well. That means I never felt like I'd missed out on anything or that I hadn't achieved something yet. In the end, fourth place is fine, and I'm not going to try five more times to achieve something. Generally, the scene says that the first time at X-Alps is always the best time. As it was on the Mau, that's true for some pilots, or many pilots. But the experiences the first time are super intense. You learn a lot and you're also very neutral and level-headed because you probably don't expect much. And the next times, the demands are probably higher.

[01:12:06] Consequently, you have more pressure and, yeah. Where

[01:12:11] **Lucian Haas:** When I just asked about defeat, I didn't mean whether you experienced this launch as a defeat—meaning this launch at the Dachstein as a defeat—but more this point that you actually realized, I made the wrong decision, I chose the wrong glider, and you experienced that as a defeat. Where you have to say, I can actually only attribute that to myself. Yeah, no, I

[01:12:36] **Heli Eichholzer:** I'm not really the type to feel like that's a defeat; rather, I learned something. I simply learned that performance isn't everything in paragliding. Or for myself, yes, you make the best decision possible, and if the decision is wrong, there's nothing you can do about it afterwards, and wrong decisions happen. The only thing I can do is maybe adjust my decision-making criteria a bit in the future when I'm considering which glider, for example, to use for certain events.

[01:13:10] **Lucian Haas:** So you don't push out any frustration after such or other defeats? Not really. I mean, I immediately ask myself, okay, what am I learning?

[01:13:19] **Heli Eichholzer:** from that? What can I take away from it, or what has the situation shown me now, or what is the learning for me so that I can develop further?

[01:13:30] **Lucian Haas:** Do you have to experience repeated defeats in your paragliding career in order to move forward? I

[01:13:37] **Heli Eichholzer:** I think defeats have the most important moments in paragliding or in life in general, because when everything is going great, I don't really need to think about it; it just works. And in situations where you now, for example, experience a defeat, or have to learn from a defeat, you deal with the whole thing intensively and think, okay, what led to this? What can I change? And what other path do I describe with that? You can actually apply that process to your whole life, and I think that simply keeps moving you forward, time and again.

[01:14:23] **Lucian Haas:** Looking at your flying career personally, what do you see as your greatest success?

[01:14:31] **Heli Eichholzer:** When I think about it, I have to say, the

[01:14:35] **Lucian Haas:** biggest success. Or what are you particularly proud of? Well, I'm not the type,

[01:14:44] **Heli Eichholzer:** the guy who's hoarding trophies in his living room now. I have fun, I'm happy that a competition went well, for example, I don't know, last year's State Championship. It went well, I won, I'm happy about it, and it's just a small part of what defines me. To be honest, I have no idea what else defines me. What makes you tick? I can live relatively well in the here and now.

[01:15:19] I enjoy what I do. I don't think I'm driven by the need to achieve success in some way; rather, I have fun on the way there. So, I set a goal, look at it and think, okay, what can I do, how can I implement this, how can I train, and what do I want to improve? And then at the end of the day, I might have a success or it might not work out and I learn something from it. So, the journey itself is what fascinates me and why I still do the whole thing, because ultimately, I've certainly suffered many more defeats than victories, and if I only look at victory or defeat, the time in between somehow just...

[01:16:07] dissolve into thin air, and I think to myself, I learned something every day, I trained, I did something, I just had a successful day at the end of the day, and that is much more important, I think, than us only being focused on successes and

[01:16:21] **Lucian Haas:** that's what I think gives me my Gauss. Now let's close the circle a bit to the beginning. You're entering your fourth decade of flying, you could just say. What goals do you still have? Well, I've been doing it for

[01:16:33] **Heli Eichholzer:** for years now, I haven't set any big goals, so my next milestone is that we get a lot of snow

[01:16:43] with my skis and then see in the spring how motivated I am to ramp the whole thing up again and commit to training and putting myself out there for many applicants. So, I have the World Championships next year in the back of my mind as a goal; I want to be fit for that in August and September, but I've noticed that the more I focus and almost fixate on, for example, the main goal for the next few years, the faster the time in between flies by, and I end up leaving

a lot of other things behind. I actually find that to be such an ideal way for me, so I'd say, let's see what happens.

[01:17:35] The thought of the World Championships is constantly on my mind, and I want to place as well as possible, no matter what happens. I'm sure it'll be fun at the end of the day, and if I'm at the very top, of course I'll be extremely happy, but if I'm right in the middle of it, I hope I've been part of a good team and have

[01:17:55] **Lucian Haas:** The thought of the World Cup is buzzing in the back of my mind and I want to place myself as best as I can, no matter what happens. I'm sure it'll be fun in the end, and if I'm at the very top, of course I'll be extremely happy, but if I'm in the middle of it, I hope I was with a good team and had... Where do you want to get better in terms of flying—not in terms of ranking, but where do you say, "I still have something to learn there, I can get better"?

[01:18:10] **Heli Eichholzer:** I think, like,

[01:18:15] the whole scene or the whole world of flying keeps evolving, and then someone comes up with a good idea and does something with the handling, the turning, or whatever.

[01:18:30] What would be interesting is for the acro pilots to take a peek, because I left that field many years ago—I mean, I was involved with the acro pilots a bit back in the late 2000s, and that was nowhere near what those guys are doing now. So, what they do with their gliders fascinates me, and I'm so far away from that; it would interest me to go out on the lake every now and then and try a few things. That would still be something that would appeal to me because it's something new and I'd be a total beginner and a chick. The challenge there is many times greater than where I stand now at the World Cup on the

[01:19:17] **Lucian Haas:** Start. Alright Heli, then I wish you lots of fun becoming a chick again in your fourth decade of flying, maybe returning to acro. Otherwise, good luck with a possible World Championship participation. Then maybe with an M-glider or S-glider. Let's see what you decide on, and I'm also curious to see how this whole topic of the swimming noodle on some of the rear lines develops, and how the competition scene might shift, and who knows, how you might regain the desire to be in that competition scene again in the future, maybe to say, hey, if the performance field is even, and I can get out there again with lighter equipment,

[01:20:03] let's see how I manage to navigate that. Yeah, it remains exciting. We'll see how it turns out. Thanks, Heli, for the conversation. Thank you very much. I really enjoyed it.

[01:20:20] That was Podz-Glidz episode 149 with Heli Eichholzer. You can find some further links in the shownotes on the Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. Podz-Glidz is the podcast by Lu-Glidz. You can subscribe to it on all the usual podcast platforms. There is a new episode every 14 days. 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 effort into Podz-Glidz and Lu-Glidz. 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.

[01:21:06] 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 www.Lu-Glidz.blogspot.com. There's a menu item called "Fördern" (Support). Lu-Glidz is spelled Lu-Glidz. 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

Helmut „Heli“ Eichholzer est l'un des pilotes de parapente les plus performants d'Autriche. Ce qu'il souhaite pour l'avenir

Heli Eichholzer pratique le parapente depuis 30 ans – et avec une réussite tout aussi longue dans les diverses compétitions.

Il a déjà été champion d'Autriche à neuf reprises et fait partie de l'équipe nationale autrichienne depuis des décennies. En 2015, il a occupé pendant quelque temps la première place du classement mondial. S'ajoutent à cela trois participations aux X-Alps ainsi que plusieurs victoires et podiums en Bordairrace, Crossalps et en Coupe du monde.

Dans cet épisode 149 de Podz-Glitz, il ne s'agira pas tant de ces succès que de ce que Heli imagine et souhaite pour l'avenir.

Récemment, il a esquissé dans une sorte de manifeste trois domaines thématiques dans lesquels il voit un besoin de changement ou d'amélioration, afin que les parapentistes autrichiens puissent à nouveau voler avec plus de succès à l'international à l'avenir.

Il s'agit de la capacité de cohésion d'équipe de la sélection nationale et de l'appel à un manager ou coach officiel (la forme féminine est également concernée ici) qui s'occuperait de la promotion stratégique des jeunes talents autrichiens.

En tant que troisième sujet, Heli s'est penché sur l'importance d'obtenir une compétition plus équitable concernant l'équipement, c'est-à-dire les tailles de voiles, et ainsi d'augmenter la sécurité des pilotes légers. Comment cela serait possible, et quel rôle une sorte de planche de natation pourrait y jouer – tout cela et plus encore sont abordés ici.

Devenez un contributeur de Podz-Glitz et Lu-Glitz ! C'est ainsi que vous m'aidez à continuer de vous présenter des histoires intéressantes du cosmos du parapente. Voici comment faire sous : <https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique de cet épisode :

Piste : Between the Spaces | Artiste : The Soundlings

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=RiqmFd47kDM>

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/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>
-

LIENS vers Heli Eichholzer :

- Site web de Helis : <https://www.helmut-eichholzer.com>
- Heli sur Facebook : www.facebook.com/helmut.eichholzer
- Heli sur Instagram : <https://www.instagram.com/helmut.eichholzer>

Transcript

[00:00:05] **Heli Eichholzer:** Ce qui est beau avec le parapente, contrairement à un sport classique où la performance physique est le critère décisif, c'est qu'on est encore parfaitement dans une zone où l'on peut fournir une bonne performance même à un âge un peu plus avancé, vers 40 ou 50 ans, et où l'on a vraiment autant d'expérience accumulée au fil des années qui peut devenir un avantage, et jouer un rôle même à un âge plus mûr.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:55] Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:00] Aujourd'hui avec Helmut Eichholzer. Et je suis Guzman Haas.

[00:01:10] Helmut Heli Eichholzer pratique le parapente depuis 30 ans et participe avec beaucoup de succès à diverses compétitions depuis presque aussi longtemps. Il a déjà été champion d'Autriche à neuf reprises et fait partie de l'équipe nationale autrichienne depuis des décennies. En 2015, il a occupé la première place au classement mondial pendant un certain temps. À cela s'ajoutent trois participations aux X-Alps ainsi que plusieurs victoires et podiums en Border Races, Cross-Alps et en World Cups. Dans cet épisode 149 de Podz-Glitz, il ne s'agira pas tant de ces succès que de ce que Heli imagine et souhaite pour l'avenir. En effet, il a récemment esquissé, sous forme de manifeste, trois domaines thématiques dans lesquels il propose des changements et des transformations pour le monde du parapente.

[00:01:58] Et dans lesquels il voit un besoin de direction ou d'amélioration pour que le parapente autrichien puisse à nouveau voler avec succès à l'international à l'avenir. Il s'agit de la capacité de vol en équipe de l'équipe nationale et de l'appel à un manager ou un coach officiel. La forme féminine est ici visée, qui s'occuperait de la promotion stratégique des jeunes talents autrichiens. Comme troisième sujet, Heli s'est penché sur l'importance de créer une compétition plus équitable concernant l'équipement, c'est-à-dire les tailles d'aile. Et avec cela, augmenter aussi la sécurité des pilotes légers. Comment cela fonctionnerait et quel rôle une sorte de noodle de piscine pourrait y jouer, tout cela et bien plus encore est abordé ici.

[00:02:45] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un mécène de Podz-Glitz. Comment faire ça très simplement est expliqué sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, précisément sur la page Fördern.

[00:03:01] Helmut, est-ce que tu préfères qu'on t'appelle Helmut ou Heli ?

[00:03:05] **Heli Eichholzer:** Je suis

[00:03:05] **Lucian Haas:** j'ai grandi avec l'hélicoptère, en fait. Et ça continue toujours. Même avec mon âge, ça passe encore. À propos de l'âge, tu vas bientôt avoir 49 ans, j'ai vu. À partir de quand est-on considéré comme une vieille branche dans le parapente ? Ce qui est beau avec le...

[00:03:20] **Heli Eichholzer:** Le parapente, ce n'est pas comme un sport normal où la performance physique est le critère décisif ; on reste dans une zone idéale pour avoir de bonnes performances, même à un âge un peu plus avancé, vers 40 ou 50 ans. On peut délivrer une bonne performance et on a vraiment autant d'expérience que l'on accumule au fil des années. Et ça peut être un avantage, de jouer un rôle même à un âge plus mûr.

[00:03:52] **Lucian Haas:** Alors, ça fait 30 ans que tu es dans le milieu, tu fais de la compétition et tout ça. Est-ce que tu dirais qu'avec l'expérience, au fil des années, tu as senti que tu es devenu meilleur, peut-être pas forcément au niveau des résultats, mais par rapport à ce que tu es capable de faire ? Est-ce que tu dirais que tu as en fait toujours progressé ?

[00:04:09] **Heli Eichholzer:** Je dirais que j'ai évolué parce qu'au final, c'est tout le sport qui a évolué. Si je restais au même niveau, je serais probablement un meilleur débutant aujourd'hui. Et en 30 ans, il s'est passé tellement de choses

qu'il faut évoluer pour pouvoir encore rester en tête dans certains domaines.

[00:04:32] **Lucian Haas:** Quels ont été les sauts de progression décisifs pour toi, ceux où tu te dis que quelque chose a vraiment changé ? Lesquels ?

[00:04:39] **Heli Eichholzer:** Quels ont été pour toi les sauts de développement décisifs, ceux où tu te dis que quelque chose s'est vraiment passé ? En général, je me suis toujours développé dans des situations ou des périodes où j'ai en fait subi une défaite. Ou alors où je me suis rendu compte que j'avais manqué le coche, ou je ne sais plus si mes hypothèses sont toujours correctes, mes comportements en l'air, ma façon de voler et ce que je décide ou comment je décide. Et dans ces domaines où je me suis remise en question, ce sont toujours les choses qui, avec le recul, ont provoqué de vrais sauts de progression. Et en fait, les défaites ont été les moments importants pour moi en tant qu'athlète, pour

[00:05:16] **Lucian Haas:** pour progresser. Selon toi, quelle a été une défaite importante dont tu as finalement tiré quelque chose de positif ?

[00:05:26] **Heli Eichholzer:** Alors, ça s'est passé après les quatre ou cinq premières années de compétition. Au début, on est super enthousiaste, motivé, on croit qu'on peut conquérir le monde. Et on remarque une belle progression, on apprend quelque chose à chaque compétition, et puis d'un coup, ça stagne. C'est ce qui m'est arrivé : je n'avais tout simplement pas pris en compte à quel point la performance de l'aile est importante. Je me suis acheté une aile au hasard en me disant que je pourrais voler les courbes avec. Mais ce n'était absolument pas le cas, et je n'avais pas compris pourquoi. J'ai commencé à douter de moi et je me suis dit que je n'étais tout simplement pas un bon pilote. Que ça ne marchait juste pas. Jusqu'à ce que je m'en rende compte, avec un petit investissement financier et une aile qui était, à l'époque, l'une des meilleures.

[00:06:18] Après ton achat de ton aile, j'ai compris que la performance de l'aile compte aussi. Elle est essentielle et déterminante pour pouvoir, d'une manière ou d'une autre, réussir à voler. Ça a été un véritable tournant pour moi.

[00:06:32] **Lucian Haas:** En ce qui concerne la performance de la aile, ou du moins sur ces trois décennies, il y a eu des bonds énormes et vraiment des développements révolutionnaires. La classe ouverte est arrivée, les deux lignes ont été introduites. Et maintenant, ces dernières années, l'introduction des sellette Submarine et tout ça. Dirais-tu que tout est orienté vers la performance ? Est-ce que tout va vraiment dans la bonne direction ?

[00:06:56] **Heli Eichholzer:** Oui, en principe, il faut dire que l'évolution dans le monde du parapente est une progression par étapes : d'abord, on a voulu obtenir le plus de performance possible, en poussant les limites, même si ce n'était pas toujours pilotable. Autrement dit, une meilleure performance a parfois conduit à des ailes plus "chaudes". Et l'étape suivante a été de conserver cette même performance tout en simplifiant à nouveau l'ensemble. Le processus est toujours le même. Je dois dire que l'évolution la plus radicale a été celle des deux lignes, où tout le monde dans le milieu disait : "Jamais de la vie, on va tous mourir. Ça ne peut pas marcher. Comment ça pourrait marcher ?" Et puis, on a fini par se résoudre à dire : "Ok, on va essayer ce truc une fois."

[00:07:45] Et puis on a fait un vol, au début c'était bizarre avec le pilotage des biplans, avec les freins et tout, on n'était pas très habiles. Mais après quelques vols, on a juste compris : d'accord, les gars qui ont inventé ça ont réfléchi à un truc qui fonctionne, c'est ça l'avenir.

[00:08:01] **Lucian Haas:** Tu aimes bien voler en bi-ligne ?

[00:08:03] **Heli Eichholzer:** Oui, avec grand plaisir. Je trouve simplement que le contrôle de l'aile est beaucoup plus facile. Le retour est super agréable. On est aussi plus rapide sur la B dans les situations extrêmes et on peut orienter le profil différemment. Dans l'ensemble, le sentiment de vol et la sécurité ont simplement évolué positivement. Et je pense que cela se répercute du développement des ailes de compétition vers les catégories inférieures.

[00:08:32] **Lucian Haas:** Surtout quand on regarde le développement des ailes de compétition, il n'y a pas eu beaucoup de changements ces dernières années. Je crois que l'Enzo 3 est sur le marché depuis cinq ou déjà sept ans ? En tout cas, c'est depuis une éternité pour les conceptions classiques, où l'on se dit qu'en termes de performance, ça n'avance plus vraiment. Et quand on regarde les compétitions, le véritable bond de performance qui a eu lieu récemment vient des sellettes elles-mêmes, de type "submarine". Est-ce que tu vois quelque chose qui te fait dire, d'accord, elles ont été

introduites, mais il y a aussi une évolution où l'on se dit qu'elles deviendront peut-être plus maniables, plus sûres ou autre chose ? Le

[00:09:12] **Heli Eichholzer:** C'est mon avis, en tout cas. Et l'Enzo, il existe par exemple depuis, je crois, presque huit ans. Ça n'a jamais existé auparavant dans l'histoire du parapente qu'une aile de compétition ressemble à peu près à la même chose pendant huit ans plus ou moins. Les gens volent avec et il n'y a aucune évolution. Donc c'est certainement super difficile. Pour continuer à la développer, il faudra peut-être qu'une idée totalement nouvelle vienne un jour, un nouveau concept, pour que la réflexion change à nouveau. Mais comme tu l'as dit, c'est en fait le sellette qui permet maintenant d'étendre les performances. Donc l'aile plus ou moins des différents fabricants a la même performance. Et maintenant, tout repose assez sur le sellette.

[00:09:58] Et puis, la Submarine, en termes de pilotage pur, c'est super agréable. Elle est conçue pour être à la limite. Autrement dit, le protracteur est fait de manière à passer la certification. Le handling est maîtrisé, super. Une fois qu'on est dedans, ça colle. L'optique, donc la vue vers les instruments, c'est plutôt difficile. Il y a aussi eu une évolution d'une année sur l'autre pour qu'on puisse mieux voir les appareils maintenant. En fin de compte, je pense que tout le monde va dans le sens de l'optimisation du sellette. Et il faudra encore plusieurs étapes pour que le truc soit plus simple, peut-être plus léger et plus facile à piloter.

[00:10:47] Mais actuellement, on sent bien la différence entre voler avec une Submarine ou non. Côté performance, on est désavantagé en compétition.

[00:10:56] **Lucian Haas:** Ça veut dire que si on veut vraiment voler au sommet, comme tu l'as remarqué avant, que je dois avoir la meilleure aile, je dois aussi avoir un sellette de Submarine adéquat, sinon je n'ai en fait aucune chance.

[00:11:08] **Heli Eichholzer:** Oui. Alors, je tiens bien sûr à préciser qu'on parle ici du plus haut niveau. Si je participe à une compétition normale, je pense que tant d'autres facteurs entrent en jeu que l'importance du sellette est relativement modeste. Si je participe à une compétition en Autriche, une compétition de ligue, ça ne détermine pas complètement mon classement. Mais au final, au plus haut niveau, c'est précisément ce qui fait la différence, oui.

[00:11:35] **Lucian Haas:** Tu as fait, je crois que tu as fait une sorte de TED Talk, une vidéo, je pense l'avoir vue, tu as toi-même optimisé aérodynamiquement ton sellette, celui avec lequel tu as volé pendant une saison, pour être plus compétitif. Qu'est-ce que tu as fait exactement ?

[00:11:54] **Heli Eichholzer:** Oui, c'était une histoire intéressante. J'étais très motivée pendant l'hiver, j'avais du temps. C'était un peu... le niveau rencontre le sellette. Et c'est là que c'est apparu, cette question de la forme aérodynamique et l'idée que ça pourrait être important. À ce moment-là, entre 2013 et 2015, les avis étaient encore partagés. Est-ce qu'un purzler sur le sellette sert à quelque chose ? Oui, théoriquement un peu, mais est-ce que c'est important ? Et on s'est dit, d'accord, je sais que j'ai une aile S, elle est un peu moins performante que les plus grandes. Et maintenant, j'ai deux options. Je baisse les bras et je dis, d'accord, ça ne marchera pas.

[00:12:39] Avec cette aile, je n'ai même pas besoin de participer. Je reste à la maison. Ou alors je me dis : d'accord, j'accepte le défi. Je regarde ça. Qu'est-ce que je peux optimiser ? Et qu'est-ce que je peux utiliser ? Côté morphologie, je suis un peu plus petite que la moyenne, disons avec 1,65, 1,68. Et je me suis dit que je pourrais en profiter, optimiser le sellette et l'adapter à mes dimensions avec un Pürzler supplémentaire à l'arrière. Et en tirer encore un peu de performance pour suivre les autres avec les S, avec les petits écarts. Et ça a simplement fonctionné. C'était définitivement le facteur déterminant pour que je me retrouve tout en haut du classement mondial à la fin de l'année.

[00:13:27] Et... avec le recul, ça a vraiment payé. Mais on n'a pas vu que je pilotais mieux la voile, c'est juste le souffle apporté par le sellette, cette performance supplémentaire, qu'on a remarquée en compétition : on arrive à suivre tout le monde. Si je monte encore bien, je peux me mettre dans une position où je contrôle, où je suis au-dessus des gars, et alors je peux suivre super bien et voler plus simplement et mieux d'un point de vue tactique.

[00:13:58] **Lucian Haas:** Tu as été au sommet du monde pendant plusieurs mois, tu étais numéro 1 au classement mondial avec une aile S. L'autre jour, tu as écrit un long post sur Facebook où tu abordais différents sujets autour du vol en compétition. Et parmi d'autres choses, tu y parles de la taille des ailes et ainsi de suite, et tu écris que pour la saison

prochaine, tu envisages de passer d'une aile S à une aile M. Est-ce que tu ne peux plus gagner avec une aile S ?

[00:14:31] **Heli Eichholzer:** Ça dépend un peu de la zone, je trouve. Dans les Alpes, ça ne fait aucune différence de voler avec un S, parce qu'avec une forte thermique, ça ne pèse pas forcément autant. Par contre, en plaine avec de gros pulks, selon l'endroit où on se positionne dans le pulk ou le type de pilote qu'on est — je suis plutôt du genre à être déjà un peu trop devant ou à attaquer de temps en temps — avec ce genre de vol, c'est un avantage d'avoir un peu plus de puissance. C'est juste ma réflexion. En principe, je pourrais atteindre la plage de poids d'un M, mais il faudrait que je charge énormément de poids.

[00:15:16] Et je suis parfaitement conscient que beaucoup de poids, ça devient dangereux. Surtout au décollage et à l'atterrissage, c'est clair. Parce qu'avec un sac de ciment sur le dos, c'est pas drôle de devoir descendre une pente, peut-être avec peu de vent. C'est un vrai sujet de sécurité. Et voilà mes réflexions : ça a du sens pour une phase d'apprentissage, purement au niveau de la performance et du résultat, mais d'un autre côté, il y a le risque. Et c'est justement ce que je suis en train de peser actuellement. J'en ai aussi discuté avec Luc Armant. C'est le concepteur d'OZAN et c'est lui qui a développé la machine SAT.

[00:16:01] Et il dit que sa prochaine étape serait de mettre en place quelque chose pour que toutes les tailles d'aile en plus ou moins fonctionnent tout aussi bien, et que tout le monde se dise : OK, je vole avec un équipement léger. Ça veut dire, comme dans mon cas, je n'achète pas une M, mais je m'achète une S, j'ai la même performance, donc il n'y a aucune raison pour que je vole avec une M. Et je prendrais simplement le risque avec du lest. Son idée, c'est que toute la scène évolue d'un coup et se dise : OK, on fabrique maintenant des sellettes plus légères, des équipements plus légers. On pousse les gens à voler avec moins de lest, plus de plaques de plomb sous l'assise. Et cela conduit à ce que tout le sport soit plus simple, plus sûr et plus agréable.

[00:16:51] **Lucian Haas:** devient. Parlons-en à nouveau tout de suite. Je voudrais revenir un instant vers toi avant d'aborder ces idées de Lückermann. Combien de lest devrais-tu emporter pour pouvoir passer d'un S à un M ? Enfin, je calcule maintenant...

[00:17:09] **Heli Eichholzer:** toujours le poids total de l'équipement. Là, j'ai environ 38 kilos et je devrais rajouter encore sept kilos. Sept ou huit kilos. Donc j'en serais à quelque part autour de 45 kilos. Ensuite, je ferais en sorte de porter mon gilet lesté. C'est juste comme une veste avec des plaques de plomb à l'intérieur. J'ai l'air d'un terroriste. Mais c'est le moyen le plus simple d'avoir le poids sur soi et de pouvoir faire quelque chose avec ce poids. Parce que tout ce qu'on a dans le sellette est un poids supplémentaire, c'est beaucoup plus difficile à gérer. Le sellette repose sur les épaules et ça te gêne un peu comme un sac à dos quand tu marches.

[00:17:55] Et au pour l'atterrissage et partout ailleurs.

[00:17:58] **Lucian Haas:** Et ces sept kilos, qu'est-ce que ça t'apporte en termes de puissance en plus ? Est-ce que c'est principalement pour pouvoir voler un peu plus vite avec ? Parce que tu dis : j'ai sept kilos de plus et du coup, j'arrive à gagner un ou deux kilomètres de vitesse ? Ou est-ce que ça t'apporte autre chose aussi ?

[00:18:15] **Heli Eichholzer:** En termes de vitesse, ça ne fait pas de différence de voler une M ou une S. Simplement au niveau de la performance, ça va peut-être apporter 0,1 ou 0,2 de finesse. Ça fait que, après une longue phase de pilotage, on arrive un peu plus haut. Peut-être pas au point le plus bas pour devoir chercher la thermique soi-même, mais un peu plus haut pour pouvoir s'y mettre, avoir moins de risques et être plus vite dans une bonne colonne pour retrouver une bonne vitesse de progression.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Eh bien, il y a toute une série de pilotes qui doivent monter très haut dans le monde, qui sont aussi très légers en fait. Donc un Honorin Armand des Français ou un Maxime Pinot, ce sont aussi des poids plumes en fait, comme toi. Est-ce que les poids plumes sont en fait les meilleurs pilotes ? Ils ont juste des ailes moins bonnes ?

[00:19:11] **Heli Eichholzer:** Je ne pense pas qu'on puisse généraliser ça au poids ou à la taille. Il y a des types géniaux qui volent en L ou je ne sais pas, Juri Vidic vole avec un sellette très léger et vole en M, mais il aurait idéalement la possibilité de voler en M ou en L, mais il se sent juste mieux comme ça. Et les gars, les Français, Maxime et Honorin, ils sont juste incroyablement bons, ce sont des types super, ils volent en M mais ils sont aussi avec beaucoup de lest. Et

pour eux, je me suis dit, c'est clair, ça fait une différence. Avant, ils volaient aussi en S, mais ils ont réalisé : « Oui, on vole en M, ça fonctionne mieux, je préfère prendre le poids et j'ai alors plus de marge de manœuvre. »

[00:20:03] Et ça va être vraiment cool de voir comment les gars volent et, oui, on peut vraiment

[00:20:10] **Lucian Haas:** beaucoup apprendre. Et en termes d'équipement, tu vois qu'ils volent avec un M pour ma catégorie de poids, donc je vais probablement devoir changer aussi.

[00:20:19] **Heli Eichholzer:** Oui, c'est juste la phase, la phase de décision, où je me dis que je suis encore trois ou quatre kilos plus léger que les gars et que je dois donc emporter encore plus. Et maintenant, il s'agit de la façon dont je prends le risque, de la façon dont je m'y engage. En principe, je vais procéder comme ça : au printemps, je volerai normalement avec mon S et je verrai comment ça se passe, si ça me plaît. Et les championnats du monde seraient en août ou septembre au Brésil. Ce serait pour moi le point de décision où je me dirais : d'accord, je vais m'y présenter là-bas avec un S ou un M.

[00:20:59] **Lucian Haas:** Tu es-tu au Superfinale en Colombie en février ?

[00:21:03] **Heli Eichholzer:** Non, malheureusement pas. Il me manque les vacances. Je suis salarié dans une entreprise et ça ne passe tout simplement pas.

[00:21:13] Ce serait intéressant, c'est un super spot, il y a eu les Mondiaux il y a quelques années, en 2015 ou 2016 je crois. C'était génial pour voler, vraiment cool. Mais bon, tout n'est pas possible et je vais me reconcentrer sur les candidats en été ou en Europe, et sur les Mondiaux.

[00:21:33] **Lucian Haas:** Si je t'ai bien compris, tu serais quelqu'un qui apprécierait beaucoup que des idées comme celles de Luc Armant permettent d'harmoniser les performances de la aile. Tu serais très pour. Mais comment est-ce que ça pourrait fonctionner, au juste ?

[00:21:50] **Heli Eichholzer:** Oui, en principe, je dois avoir un focus. Ou alors, je dirais quand même que le focus est mis sur la sécurité.

[00:21:59] Ça fonctionnerait comme ça : dans un premier temps, pour les ailes existantes, on pourrait utiliser une sorte de tube en mousse. Comme une planche de natation, non ? Une planche de natation, exactement ce genre de chose. Peut-être pas aussi épaisse au niveau du diamètre, un peu moins. Mais une planche de natation, à gauche et à droite sur une aile. Et ça permettrait en fait de minimiser la performance, ou de la réduire tellement que, avec la longueur de la planche de natation et le diamètre...

[00:22:31] on pourrait ajuster la performance des différentes ailes. Ça

[00:22:34] **Lucian Haas:** ça veut dire que les suspentes sont simplement épaissies artificiellement ? Exactement, oui. Eh bien, on pourrait imaginer qu'il y a de grandes discussions chez les pilotes. Quelle doit être la longueur exacte de cette banane de piscine ? Enfin, qui calcule ça ou selon quelles règles est-ce que ça pourrait être fixé ?

[00:22:53] **Heli Eichholzer:** C'est relativement simple si tout le monde utilise par exemple les mêmes marques, parce qu'il y a des calculs et qu'on sait comment les ailes se comparent entre elles, donc les différentes tailles.

[00:23:08] C'est une idée de base. Luc a bien réfléchi à ça et l'a proposé aussi à la CIWL. Au fond, c'est évidemment un sujet passionnant et une discussion, mais je ne veux pas du tout aller dans le sens où je dirais que ça me concerne, moi, ou mes performances, ou si je pilote une aile en M ou en S, mais en principe, il s'agit surtout de la sécurité de toute la scène. Et si je m'imaginais que tout le monde pilote maintenant une taille d'aile en plus petite, c'est plus facile pour le voyage, c'est plus sûr pour le décollage et l'atterrissage, et sur le long terme, marcher avec un sac de 40 kilos, souvent dans l'année pour monter sur une montagne ou au moins de la télécabine à la voiture et retour, c'est tout simplement une sacrée charge pour le corps.

[00:23:56] Je pense que ça ferait du bien à la scène de faire quelque chose dans ce sens et d'utiliser l'aspect sécurité comme axe principal. Si on ne le fait pas, si on ne se concentre que sur la performance, il n'y aura tout simplement aucune acceptation de la part de la scène. Là, tout le monde dira : « Oh mec, il faut que tu manges plus de pâtes ou je ne

sais quoi, mais ça ne m'intéresse pas, fais ce que tu veux. » Mais si on oriente ça vers le fait que c'est aussi une question de sécurité pour tout le monde, alors ça devient un point de discussion sur lequel on peut s'appuyer.

[00:24:36] **Lucian Haas:** Mais si tu dis que c'est pour la sécurité de tous, au final, d'un point de vue technique, ce ne sont pas tous qui en profitent, mais surtout les poids légers qui se diront : d'accord, je n'ai pas besoin d'ajouter ce poids supplémentaire. Pendant que les gars plus lourds pourront dire : je vole ici, je m'achète une aile chère et je dois me mettre une banane de piscine sur les suspentes pour voler aussi mal que toi en termes de performance. Comment est-ce que ça va être discuté dans la scène, au final ?

[00:25:05] **Heli Eichholzer:** Donc, d'un point de vue purement sécuritaire, tout le monde dit : « Oui, c'est super, un équipement plus léger a du sens », mais je ne veux pas réduire mes performances. Donc, en principe, on parle de quelques dixièmes de finesse. Mais le gros problème, c'est qu'on se dit que...

[00:25:27] comment pourrait-on fixer ça pour que, dans le futur, on aille si loin qu'on se dise : je n'achète même pas de M, mais j'achète un S parce que j'ai la même performance. Le fabricant de sellette développe un sellette plus léger, je m'épargne de transporter quelques charges. Et là, je dirais à toute la scène, donc aussi aux pilotes de M qui pourraient voler un S, aux pilotes de L qui pourraient voler un M, tout le monde y gagnerait. Les seuls qui n'y gagneraient rien, ce sont ceux qui volent déjà très chargés sur un S. Il y a quelques filles qui transportent vraiment beaucoup de ballast. Elle Ecker en est une par exemple, elle a, je ne sais pas, 55 maximum.

[00:26:16] Donc, en termes de poids corporel, elle doit charger énormément pour atteindre la plage de poids d'une S. Et c'est précisément pour elle que la question se pose : est-ce qu'on commence par une XS ou par une S ? Au final, oui, c'est une base de discussion où il faut regarder, et impliquer aussi les pilotes qui font vraiment 45 kilos de poids corporel. Des filles très légères, peut-être des Asiatiques. Et par où est-ce qu'on commence ? Et à partir de quand est-ce que ça a encore un sens raisonnable ? Parce que j'ai déjà l'impression que, malgré tout, la différence de performance entre une S et une L reste gérable.

[00:27:03] Mais ce que je sais avec certitude, c'est que les parapentes XS ou XXS sont, purement d'un point de vue aérodynamique, beaucoup plus sensibles et moins stables. C'est donc une zone où ça ne fonctionne plus très bien du tout. Et je connais relativement peu de gens qui, parenthèse, sur le long terme, parenthèse, pilotent des XS. Parce que c'est certainement beaucoup, beaucoup plus exigeant que des parapentes de taille S ou plus grande.

[00:27:36] **Lucian Haas:** Et qu'en est-il des gars vraiment lourds qui doivent piloter des grandes ailes jusqu'à présent ? Et qui se disent : « Ok, je dois mettre une sorte de banane de piscine là-dessus. Mes performances vont être réduites. » Mais j'ai lu quelque part dans une discussion un gars qui écrit : « Hé, je ne veux pas du tout faire ça, parce qu'en fait, avec ma grande taille d'aile, j'ai déjà un inconvénient, car la maniabilité de mon aile est nettement plus lourde que celle des petites ailes. Et si vous me prenez en plus mon petit avantage de performance que j'ai là, il ne me reste que la maniabilité, que personne ne peut me prendre. » Comment est-ce qu'on équilibre ça ? Enfin, comment argumenterais-tu avec des gens comme ça ?

[00:28:18] **Heli Eichholzer:** C'est tout à fait vrai que les petites ailes permettent de voler avec des rayons plus serrés, elles ont un meilleur handling.

[00:28:27] Et avec un L ou un XL, on a plus de mal à tourner. Et je pense que ça joue énormément dans les Alpes, là où c'est technique, où c'est serré, là où il faut frôler les rochers. Moins dans les plaines.

[00:28:43] Voyons les choses sous un autre angle. Je pense que la taille S a un avantage pour le virage, parce qu'elle est légère et que le rayon est simplement plus serré, ce qui me permet de mieux piloter. Ou du moins, je n'en suis pas désavantagé. Par contre, c'est un vrai sujet pour le vol en ligne droite, par exemple : les petites ailes sont plus capricieuses et sensibles. La stabilité n'est donc pas aussi grande que sur les grandes ailes. Au final, il y a plusieurs points. D'une part, la minimisation de la performance, la maniabilité, la stabilité. Si on prend tout ça en compte et qu'on constate qu'il est logique de voler avec une plus petite aile et que les gens le font, on peut l'expliquer par des raisons de sécurité.

[00:29:29] et dire, ça a du sens.

[00:29:31] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y aura un jour une compétition où ça sera testé ? Ce truc avec les pull-buoys pour égaliser les performances ? Il y a au début de l'

[00:29:39] **Heli Eichholzer:** Est-ce qu'il y aura un jour une compétition où on testera ça ? Le truc avec les flotteurs pour équilibrer les performances ? Il y a au début de l'année en Colombie un Pré-World Cup. Enfin, avant la super finale ? Oui, exactement. À un moment donné, quelque part en Colombie. Je suis curieuse de voir.

[00:29:53] Pour ce genre d'actions, il faut l'acceptation de la scène. Je pense qu'il n'est pas bon de l'imposer un jour en disant qu'on le fait tout simplement, car il pourrait tout à fait arriver que le type d'événement, par exemple, si c'est la Coupe du monde qui le fait, ou indépendamment de la FAI, que la Coupe du monde risque d'être boycottée par une partie des pilotes. Et idéalement, tout cela passerait par la FAI, par notre fédération, où l'on dirait : d'accord, pour certaines compétitions, je dirais la Coupe du monde et le Championnat d'Europe, le Championnat du monde, dans ces domaines, ça a du sens.

[00:30:39] On peut le faire. On peut l'introduire. Je doute que ce soit réalisable pour une compétition de ligue en Autriche. Enfin, on peut le faire si on veut. Mais en réalité, oui, les problèmes sont bien plus profonds. Et ce n'est probablement pas nécessaire. Il faut juste faire un peu attention. Ce n'est pas une grande complication de simplement clipser une frite de piscine sur la suspente. Mais la question est plutôt celle de l'acceptation.

[00:31:09] **Lucian Haas:** Mais on n'aura probablement de toute façon pas une acceptation à 100 %. Il y a eu par exemple, quand c'était la fin de la classe ouverte, quand les premières deux lignes ont été introduites et qu'à une compétition à Pietratta, beaucoup trop ont chuté, et qu'on a décidé : d'accord, à partir de maintenant, on ne vole plus qu'avec des ailes IND. Elles doivent avoir une homologation. Il y a eu alors toute une série de pilotes de compétition qui ont dit : non, je n'ai plus envie de ça, je me retire. Et il y a eu beaucoup de discussions. Si quelque chose arrive avec les planches de natation, ça se produira probablement de la même manière, avec quelques personnes qui diront : je me retire. Mais en contrepartie, d'autres diront peut-être : hé, avec ce plus de sécurité, je vais à nouveau voler avec plaisir. Ce serait donc juste peut-être un petit déplacement des poids d'une certaine manière.

[00:31:55] **Heli Eichholzer:** Oui, je vois exactement ça comme ça. Ce serait peut-être une excuse facile pour dire : « Je mets fin à ma carrière parce que je ne veux pas porter ça ». Oui, on peut le faire. Ou on peut dire qu'on peut simplement s'y mettre vraiment et voir ce que ça donne. Et si ça a vraiment l'effet de pousser les fabricants à construire des sellettes plus légères, ou que les clients, c'est-à-dire les pilotes, achètent pratiquement des ailes plus petites. Peut-être que ça va évoluer dans ce sens. Parce que ce que j'ai déjà remarqué, aussi avec le X-Alps et toutes ces histoires, les trucs High-Can-Fly, c'est que si on fait des atterrissages avec un équipement de compétition, il faut relativement beaucoup d'hélicoptères sur l'atterrissage.

[00:32:44] Parce que je pense que le poids de l'aile, c'est-à-dire le poids total de l'équipement, est essentiel lors d'atterrissages difficiles comme ceux-là. Que l'on arrive à s'en débarrasser, à s'en dépoussiérer et à se relever ou...

[00:33:00] **Lucian Haas:** rester au sol. Je veux dire, si tu as 30 kilos de plus avec toi, tes genoux doivent pouvoir tenir, et tout le reste. Est-ce que tu t'entraînes spécifiquement pour ça ? Genre, tu fais de la musculation ou quelque chose comme ça pour te dire : je dois être capable de porter 45 kilos de matériel ?

[00:33:17] **Heli Eichholzer:** Ce serait important, mais je ne le fais pas. Je suis plutôt le genre de personne qui, quand il fait beau, prend son aile et monte une montagne. C'est déjà assez d'entraînement, en quelque sorte ? Oui, exactement. Mais je me rends compte que ce serait important, surtout avant des compétitions plus longues où on fait vraiment une étape pendant 10 jours d'affilée, de s'entraîner avant pour que les tensions soient moins fortes. C'est une sacrée charge, on ne veut pas le croire. On se dit qu'on va faire une étape, on reste trois ou quatre heures tranquillement assis dans le siège et on regarde un peu autour de soi. Mais après une Europameisterschaft, une étape tous les jours pendant 10 jours, on a besoin de vacances à la fin, en fait.

[00:33:59] **Lucian Haas:** ...que personne ne prend, parce qu'il a pris ses vacances pour cette Championnat d'Europe, en quelque sorte. Exactement.

[00:34:06] Ouais, d'accord. Dans ce post que tu as écrit sur Facebook à propos du vol de compétition, tu as abordé différents sujets. J'ai trouvé ça très intéressant aussi, quand tu dis : « Hé, pour le futur, il faudrait faire beaucoup plus de vol en équipe lors des compétitions. » C'est-à-dire que les nations devraient voler davantage ensemble en tant qu'équipe. Et là, tu t'es un peu plaint que l'Autriche ne le fait pas vraiment jusqu'à présent. Qu'est-ce que le vol en équipe apporte ? Enfin,

[00:34:36] **Heli Eichholzer:** C'est en fait assez passionnant. Je pense que les nations sont connectées entre elles par radio, qu'elles s'aident mutuellement, c'est-à-dire qu'elles échangent des informations. Notamment quand on a un sol, un chef d'équipe qui transmet des infos. Et tout ça pour l'ensemble de l'équipe, ce que ça apporte et tout le monde en profite. Nous en Autriche, nous avons déjà pratiqué cela intensément cette année par moments. Donc, ELEK et moi avons fait de la radio d'équipe intensive. On a ajouté un ou deux pilotes en plus, en Jeremie et au total. Ça a en fait très bien fonctionné.

[00:35:15] Il faut simplement s'entraîner à la radio et au vol en équipe. Ça ne se fait pas en achetant un poste de radio et en allant à une européenne en se disant : « Bon, j'y suis, j'allume la radio et ça marche ». Ça dépend énormément de l'endroit où est placé le micro, de la qualité de la voix,

[00:35:35] quelles informations ils transmettent en l'air. Je dois réfléchir avant de dire quoi, puis le transmettre de manière courte et concise par radio sans raconter une histoire. Ce sont énormément de points qu'on a identifiés et qu'il faut dire en conclusion, par exemple pour l'Européenne, ça aide tout le monde qui travaille en équipe et qui échange entre eux.

[00:36:03] **Lucian Haas:** Quoi, juste pour donner quelques exemples, alors qu'est-ce que tu transmits, quel genre d'informations tu donnes et qu'est-ce que tu dirais, non, là je n'appuie même pas sur le bouton radio ?

[00:36:18] **Heli Eichholzer:** C'est pour vérifier, donc d'une part, il faut d'abord convenir de la règle de base : ce que je donne et ce que je reçois doit être à peu près équilibré. Ça ne suffit pas que je me dise, super, il fait beau et je suis là, je dois dire : Heli, monte de trois mètres. Alors, les gens autour de moi, ceux qui sont à proximité, on se garde à peu près l'un l'autre dans le viseur, d'accord, je peux voler là, il faut monter de trois mètres, et l'autre pilote est à 100 mètres derrière et à quatre mètres, il communique aussi, alors tout le monde dans l'équipe sait, d'accord, le côté gauche tracte mieux, c'est un exemple. Ensuite, il y a la question de la position qu'on occupe lors d'un tel passage, donc si on est loin devant, les informations sur ce qui se passe derrière sont essentielles, parce qu'on a une direction de vol, quand on vole tout droit, on voit environ jusqu'à 3 heures ou 4 heures par exemple, et ce qui se passe plus derrière, on ne le voit pas et on ne le capte pas non plus,

[00:37:24] en tant que pilote ou de co-pilote, on ne voit pas forcément quelle ligne est la meilleure quand on vole côte à côte. Et si quelqu'un de l'équipe est un peu plus en arrière par hasard et qu'il dit : « Hé, la voie de droite tire mieux », alors je n'ai pas besoin d'analyser ou de réfléchir, je vire juste à droite immédiatement. Et là, la qualité de l'information est super importante : il ne faut pas juste dire un truc que je suis en train de me mettre dans la tête sur le moment, il faut faire attention, on peut facilement se tromper. Mais si c'est constant et que l'info est juste, on finit par avoir confiance les uns envers les autres, on se fait confiance aveuglément et on se dit : « Hop, la voie de droite est meilleure, je bifurque et je vole sur... »

[00:38:11] **Lucian Haas:** quelques degrés plus à droite. Pourquoi ne peux-tu pas voir, à la même altitude, si la droite monte mieux que toi ou si la ligne est meilleure que la tienne ?

[00:38:22] **Heli Eichholzer:** Une ligne n'est pas une ligne, ça monte et ça descend tout le temps. Et puis, parfois, l'un monte un peu et le voisin le rattrape juste à côté. Mais selon la distance qui nous sépare et aussi à la même altitude, on est parfois distrait ou focalisé sur : « où est-ce que je vais maintenant ? ». On repère déjà, on voit un oiseau, quelque chose monte quelque part, on identifie un indice sur la prochaine thermique. Et on n'est pas focalisé sur le fait de regarder constamment quelle ligne est la meilleure. Et ça aide vraiment quand il y a quelqu'un derrière qui regarde avec une vue d'oiseau ou de manière neutre, d'accord,

[00:39:03] **Lucian Haas:** La ligne se trace. Et il faut en discuter avec l'équipe à l'avance. Genre, répartir les rôles ou dire que celui qui vole derrière doit faire attention à ce que font ceux de devant, par exemple qui a la meilleure ligne à ce

moment-là.

[00:39:18] **Heli Eichholzer:** Oui, exactement. Ce n'est pas toujours le cas que les mêmes soient toujours devant et les mêmes toujours derrière, ça varie.

[00:39:27] Par conséquent, celui qui est devant avec les premiers et qui plonge quelque part dans une thermique, ça passe tout seul, d'accord, on monte autant, on monte de trois mètres. Mais celui qui est derrière a un autre œil et là, on peut bien sûr échanger les rôles. Autrement dit, si je suis derrière et que je vois que la voie de gauche est meilleure, alors je le signale et je transmets l'info aux membres de l'équipe.

[00:39:51] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, il existe aussi de superbes instruments et des solutions logicielles où l'on peut dire : je me crée un groupe, je dis que ces quatre pilotes sont dans mon groupe et je vous demande d'afficher toujours sur l'écran où ils se trouvent, ainsi que leurs vitesses de montée ou tout autre paramètre disponible. Est-ce qu'on ne pourrait pas utiliser ça de la même manière, pour ne pas avoir à se parler sans arrêt par radio ?

[00:40:14] **Heli Eichholzer:** Alors, d'une part, on a un peu de latence avec les instruments. Le suivi en direct a deux ou trois minutes de retard. XContest est assez fluide, sans latence. Mais en compétition, il arrive très souvent que 50 pilotes soient sur un même point et qu'on ait alors énormément de points ; d'une part, c'est très illisible sur l'appareil et d'autre part, le gros problème est qu'on ne voit tout simplement plus certains pilotes sur l'aile, et on peut alors passer à côté d'un bon board. Donc vraiment, ça,

[00:40:52] qu'un pilote au milieu du peloton donne un retour est beaucoup plus logique et sera probablement ce qui nous apportera le plus à l'avenir. Ce qui est différent dans les compétitions de Hike-and-Fly, c'est qu'on n'a pas une telle masse de monde sur un point et qu'un petit délai est, disons, sans importance. Mais si on a par exemple quelqu'un, un chef d'équipe, qui est en bas, comme pour les X-Alps, les gens qui sont dans l'équipe de support et qui donnent des itinéraires et expliquent à un pilote : « OK, le pilote entre, il est arrivé exactement là-bas il y a cinq minutes, il a eu un super point ». Ça aide dans ce sens, c'est déjà autre chose.

[00:41:33] **Lucian Haas:** très bien. Pour le vol en équipe, est-ce que tu dirais que juste le fait de communiquer par radio, c'est déjà du vol en équipe, ou est-ce qu'il faudrait aussi, ou est-ce que ça ne consiste pas aussi à collaborer différemment, par exemple dans la préparation, peut-être en discutant d'une manche, mais peut-être même aussi en répartissant les rôles, en disant : « écoute, vu comment on est positionnés ici, aussi par rapport à notre classement ou autre chose, le mieux, c'est que tu sois aujourd'hui le lapin qui court devant et qui essaie d'écarter le peloton ou autre chose. » Donc aussi travailler de manière tactique, en équipe, et dire : « de toute façon, tu n'as plus grand-chose à gagner, et donc rien à perdre. Tu peux peut-être encore gagner la manche si tu as couru devant comme le lapin et que tu passes peut-être, et si tu ne passes pas, tu nous as au moins montré beaucoup de choses et nous as donné de meilleures chances. »

[00:42:26] Donc pour nous, les deux ou trois pilotes qui pourraient éventuellement finir sur le podium, est-ce qu'on pourrait dire des trucs comme : « On devrait encore plus collaborer dans ce sens-là ? »

[00:42:37] **Heli Eichholzer:** Oui, c'est exactement l'objectif et tu as super bien analysé ça. C'est comme ça que vole l'équipe nationale française, par exemple. Ils se disent : d'accord, on s'entraide super bien, on a des rôles, on fait un briefing dès le décollage, on réfléchit aux points délicats, à quel moment on commence à penser à l'approche finale, puis ils s'entraident super bien en l'air mais ils ont des consignes très claires du chef d'équipe. Hé, tu as coulé deux fois, tu ne seras plus champion du monde. Ça ne sert plus à rien, mais maintenant tu voles pour l'équipe. Ou alors on a encore la chance de faire intervenir la dame. Tu voles devant la dame toute la journée. Tu la soutiens. Mais tu es quelque part à proximité et voir ça, c'est fascinant et vraiment cool.

[00:43:26] parce que ça demande déjà une super équipe à la base, une vraie équipe qui s'entraide. Parce que c'est toujours dangereux quand, au sein d'une équipe, on ne cherche qu'à tirer le positif pour soi et que tout le reste nous est égal. Ça ne marche tout simplement pas. Et quand on voit comment les Français font, par exemple, on voit qu'ils ont une équipe. Ils ont certes un chef d'équipe qui doit bien sûr aussi coordonner tout ça et toutes les...

[00:43:54] ...des personnages forts, mais au bout du compte, ils ont appris que, hé, c'est comme ça que ça marche et que c'est nous les meilleurs.

[00:44:01] **Lucian Haas:** du du. Eh bien, chez les Français, c'est peut-être un peu différent par rapport aux autres pays. D'après ce que j'observe, beaucoup des pilotes qui volent là-haut, il y a aussi un programme de soutien aux pilotes de l'État français, donc là où ils sont soutenus en tant que sportifs de haut niveau et où probablement les pilotes français sont en moyenne les mieux lotis en ce qui concerne le soutien de l'État. Du coup, ils se disent peut-être : « Hé, tu reçois ce soutien et on a aussi un chef d'équipe financé et tout le reste, alors tu es plus enclin à te soumettre à quelque chose. » Alors que si on dit que je vole tout sur mes propres frais, on se soucie évidemment beaucoup plus de soi et moins de la nation, de l'équipe, peu importe.

[00:44:46] **Heli Eichholzer:** Oui, quand on compare, les Français ont 15 personnes qui peuvent voler tout devant lors d'une championnat du monde ou d'une Coupe du monde. L'Autriche, par exemple, ne l'a pas, et en Autriche, il faut demander et dire merci si quelqu'un participe, idéalement les meilleurs, s'ils prennent le temps et paient parfois certaines choses eux-mêmes, donc ce n'est pas tout payé, et par conséquent, on n'a pas le levier pour dire en tant que chef d'équipe : « Hé, si tu ne le fais pas, je te vire », parce qu'il répondrait : « Ben, alors tu ne fais rien de bien toi-même ». Il est donc très important de noter que les Français

[00:45:31] peuvent aussi le faire et choisissent qui fait partie de l'équipe. Donc, il s'agit de l'esprit d'équipe, il s'agit de

[00:45:40] la personnalité du pilote, donc sa façon de voler, est-il un attaquant, un tacticien ? Et quand on a différentes compétences de pilotes dans une équipe, on se soutient encore mieux, je pense.

[00:45:54] **Lucian Haas:** Est-ce que tu souhaiterais quelque chose comme ça pour l'Autriche ? Oui,

[00:45:58] **Heli Eichholzer:** Au début, l'idée était, enfin, je pense qu'on est allés assez loin pour dire que dans cette direction, qu'est-ce qui fait sens, ce qui profite à tout le monde, bien sûr aussi au Aero-Club, et le standing des pilotes de parapente en Autriche va augmenter considérablement si on a à nouveau de meilleures places aux championnats du monde et d'Europe.

[00:46:23] **Lucian Haas:** Mais tu viens de dire qu'il y a presque un problème pour composer l'équipe nationale, pour que de bons pilotes puissent participer, et tout ça. À quoi est-ce que ça est dû ?

[00:46:32] Chacun d'entre nous a

[00:46:33] **Heli Eichholzer:** un job qui se situe pour la plupart en dehors du milieu du ski, et là, on a cinq ou six semaines de vacances par an. D'une part, il faut d'abord se qualifier pour avoir la moindre chance d'intégrer l'équipe nationale, et pour ça, ils prévoient toujours deux ou trois semaines qui partent pour une Coupe du monde, peut-être deux Coupes du monde et un quelconque Open, et là, il ne reste plus que deux semaines de vacances. Ça ne suffit pas, et c'est la raison pour laquelle beaucoup des meilleurs en Autriche disent : « oui, je fais du ski de temps en temps et je préfère le ski », parce que c'est tout simplement beaucoup plus agréable en termes de format et d'investissement. Autrement dit, les compétitions autrichiennes ont toujours lieu les week-ends.

[00:47:19] Avant cela,

[00:47:24] ...où peut-être qu'une compétition fonctionne. Enfin, d'un point de vue financier, ce n'est pas une grande complication, ni pour les vacances non plus, et c'est la majeure partie de la communauté en Autriche. C'est comme ça que les compétitions sont organisées.

[00:47:39] **Lucian Haas:** Mais toi, tu as fait partie de l'équipe nationale presque sans interruption depuis près de 30 ans. Qu'est-ce qui t'a poussé à le faire, sachant que tu as les mêmes problèmes de vacances et tout ça ? Enfin, qu'est-ce qui t'a motivé à t'engager autant malgré tout ? Il y a eu des phases...

[00:47:59] **Heli Eichholzer:** ... donné, où j'ai dit : « maintenant, ça suffit, je n'ai plus envie » quand j'y étais. Et j'ai aussi sauté plusieurs années à plusieurs reprises. Même pendant la période où je faisais les compétitions de Hike-and-Fly, avec les X-Alps et tout ça, ça ne collait plus du tout au niveau du temps. Et ce qui est essentiel pour moi, c'est la communauté qu'on a en Autriche ou simplement à l'international. À présent, je connais énormément de pilotes

internationaux. C'est toujours une joie, c'est amusant. Bien sûr, on a une compétition et on est concentrés là-dessus. Tout le monde veut donner le meilleur possible, aucun problème, mais avant ou après le passage, on discute, il y a une fête, on voit énormément de perspectives différentes.

[00:48:46] dans d'autres nations. D'une part, vers le pilotage, d'autre part, peut-être sur le plan politique ou sur la façon dont la communauté y fonctionne. Je pense que c'est un peu un style de vie. Ça a fait que j'ai déjà dit plusieurs fois : d'accord, là je suis à nouveau motivé, là je repars voler. Bien que ce soit souvent plus difficile d'être devant dans la Coupe du monde, le titre ou une bonne place lors d'une Coupe du monde ou d'une Coupe d'Europe est généralement plus haut estimé dans l'ensemble.

[00:49:25] **Lucian Haas:** Que devrait-il se passer en Autriche pour attirer à nouveau plus de jeunes pilotes vers ces compétitions de haut niveau ou pour les passionner pour cela ? Avec

[00:49:37] **Heli Eichholzer:** cette Newcomer-Challenge en Allemagne,

[00:49:42] ce qui fonctionne super bien : on a la catégorie Newcomer, on essaie de permettre aux jeunes d'avoir une barrière à l'entrée la plus basse possible pour le vol en compétition et simplement de découvrir le truc. Ils sont ensuite accompagnés. Mais l'étape suivante, c'est de prendre parmi ces gars qui sont motivés, qui ont manifestement un talent et aussi ceux qui

[00:50:10] ...compétences globales pour vraiment passer un cap et s'orienter sérieusement vers le niveau professionnel ou pilote pro, ils sont ensuite soutenus d'une autre manière. Il faut les regrouper, comme les Français le font à l'école, et leur apprendre énormément de tactique. Et beaucoup d'autres choses qui sont considérées comme importantes en compétition, la météorologie, la météo,

[00:50:39] Les débriefings, la compréhension tactique

[00:50:44] des procédures, qu'il faut leur réapprendre séparément. Et je pense que de notre vivant, chacun a un peu bricolé ça quelque part et ça prend une éternité. Je pense qu'en très peu de temps, avec un coach ou un entraîneur, les jeunes peuvent devenir excellents super vite et se connecter rapidement au sommet. C'est un peu ce qui manque en Autriche, mais on est en train de faire en sorte que quelque chose change.

[00:51:14] **Lucian Haas:** dans cette direction. Donc un coach, un manager, quelqu'un qui s'occupe de la promotion des jeunes et qui anime, en fait, un programme correspondant. Exactement.

[00:51:24] **Heli Eichholzer:** Pour la classe Newcomer, ça se passe comme ça : des pilotes confirmés se mettent à disposition et travaillent avec les gars le week-end, en faisant parfois des briefings et débriefings. C'est une super chose, une bonne base, mais l'étape suivante serait vraiment de travailler avec un coach. Est-ce que tu serais le genre de mec pour être un tel coach ?

[00:51:48] Je pourrais probablement couvrir certaines parties. Bien sûr pas tout, mais j'ai déjà dit ou montré de l'intérêt pour le fait que je pourrais faire ceci ou cela, ou que je le ferais.

[00:52:03] **Lucian Haas:** Par exemple ? Où vois-tu tes points forts ? Qu'est-ce que tu pourrais apporter en tant que co-coach d'un tel programme ?

[00:52:13] **Heli Eichholzer:** Grâce à mes années d'expérience et à ma compréhension de base de ce qui se passe pour un pilote de compétition ou dans l'aviation en général, je pense pouvoir apporter beaucoup d'impulsions assez rapidement. Et aussi les aspects tactiques, ce qui est important maintenant, par exemple en passant déjà en revue certains points lors des briefings au décollage avec les gars ou avec le groupe, les gars et les filles bien sûr, ce qui serait important, où sont les points de décision pendant le passage, où sont peut-être les points difficiles. Et structurer un peu ça à l'avance, une idée, un vol planifié, et ensuite analyser, d'accord, qu'est-ce qui était bien, qu'est-ce qui était mal, qu'est-ce qui a fonctionné et qu'est-ce qu'on en apprend.

[00:52:59] Donc, pour cette boucle, je pense que je pourrais apporter une contribution assez pertinente dans cette direction.

[00:53:08] **Lucian Haas:** Est-ce que tu aurais voulu ça quand tu étais jeune ? Oui. Ou est-ce que tu étais le genre de jeune rebelle qui se disait : « De toute façon, je fais ma chose et je m'en sors comme je peux, je n'ai pas besoin que quelqu'un vienne me faire la morale » ?

[00:53:22] **Heli Eichholzer:** Non, non, il était très important pour moi de discuter avec les pilotes établis et ils m'ont donné des retours régulièrement, mais il faut être très clair : quand un pilote établi est lui-même en compétition et qu'il s'occupe de sa propre préparation et de son débriefing, il ne peut pas s'investir aussi intensément avec un jeune talent que quelqu'un qui fait ça de manière vraiment professionnelle, ou qui est peut-être payé pour avoir une mission précise, un objectif concret.

[00:53:53] **Lucian Haas:** Si on regarde les choses comme ça, est-ce que ça veut dire qu'on en est à la phase où, d'après tes constatations, si tu dis que les Français sont déjà à ce niveau, qu'ils ont un coach professionnel, payé, qui s'en occupe... Je crois qu'il s'appelle Julian Garcia. D'autres nations devraient aussi avoir ça, surtout l'Autriche, pour qu'ils soient à nouveau plus performants. Est-ce qu'on assiste aussi à une sorte de professionnalisation forcée de la scène de la compétition ?

[00:54:18] Oui.

[00:54:19] **Heli Eichholzer:** Pour être parmi les meilleurs, il faut s'éloigner de cette idée où l'on va quelque part, on vole tranquillement, on obtient quand même un super résultat et on rentre chez soi. Ça ne marche plus de cette manière, et beaucoup de nations vont dans la direction prise par les Français, parce qu'on voit très clairement qu'elles ont des succès avec ça ou qu'elles en ont un, qu'elles ont un énorme potentiel de bons pilotes. Et donc l'Allemagne en soi fait aussi un super travail avec le cheval et toute l'équipe. Je pense que la relève en Allemagne se développe plus vite et mieux qu'en Autriche, parce qu'ils ont vraiment quelqu'un qui s'en occupe concrètement, qui a la fonction de chef d'équipe et

[00:55:04] je crois que ça se sait, et chaque nation qui a des pilotes motivés et qui aspire à être parmi les meilleurs — parce que c'est ça la motivation du pilote de compétition, ne pas juste être présent, mais être parmi les meilleurs — elle sait alors dans quelle direction elle doit évoluer et dans laquelle la nation doit évoluer.

[00:55:26] **Lucian Haas:** À ce stade, la conversation n'est pas encore terminée. Mais malheureusement, pour des raisons inconnues, l'enregistrement sur Helis Records s'est arrêté précisément à ce moment-là. J'ai eu cette conversation avec Heli via Zoom et, heureusement, je l'ai aussi enregistrée. Pour le reste du podcast, vous entendrez donc l'audio original de Zoom, légèrement retouché techniquement. Je vous prie de m'excuser pour la qualité sonore un peu moins bonne qui suit. Et pour en revenir à notre conversation.

[00:55:57] Dans un autre domaine de ta vie, tu es déjà une sorte de manager, disons, de manager d'équipe. Tu es chef de poste au secourisme en montagne à Gollingen. Comment en es-tu arrivé là, au secourisme en montagne ? Ça est en fait résulté de...

[00:56:15] **Heli Eichholzer:** j'ai été présent lors d'un accident, un accident de parapente. C'était au Mexique, aux championnats du monde en 2009 ou quelque chose comme ça, où un ami à moi, Stefan Schmucker, un Suisse, s'est écrasé et j'ai pu atterrir avec lui. C'était déjà une sacrée action.

[00:56:36] **Lucian Haas:** Il est, je crois, descendu dans un terrain complètement rocheux là-bas. Exactement, oui.

[00:56:42] **Heli Eichholzer:** C'était à Valle de Bravo au Mexique et il s'est vraiment violemment écrasé contre les rochers. Je me suis juste dit pour moi-même : d'accord, le gamin a besoin de moi maintenant. Je prends le risque, je fais un atterrissage intéressant et je m'assure d'être là en tant que

[00:57:01] J'ai tout essayé, mais il est malheureusement décédé. Ça m'a pesé pendant beaucoup d'années et c'était l'étincelle initiale qui m'a fait dire que si chacun de nous, et moi par exemple sous la forme de mon engagement dans le secours en montagne, peut apporter quelque chose et se mettre bénévolement à la disposition de la société...

[00:57:32] ...fait. Mais l'autre aspect, c'est pourquoi le secours en montagne ? Parce qu'il y a énormément de formations en premiers secours à suivre et à faire dans ce domaine. Et quand on arrive sur un accident et qu'on a déjà une idée, on se sent beaucoup plus en sécurité et à l'aise que si on se dit : j'espère que je n'en arriverai jamais, mais je ne me forme pas

dans ce sens. Pour moi, c'était essentiel de me dire que je voulais faire quelque chose dans cette direction, pour acquérir la sécurité de savoir quand et quoi faire, pour savoir...

[00:58:05] **Lucian Haas:** ... ce qu'il faut faire et que je sache ce que je fais et que je dois faire. Est-ce que tu avais déjà suivi un cours de premiers secours à l'époque, en 2009, lors de cet accident, et est-ce que tu savais quoi faire ? Ou est-ce que tu t'es juste dit : « Stefan a besoin de moi, vu comment il a percuté, je dois y aller maintenant » ?

[00:58:22] **Heli Eichholzer:** J'ai suivi une formation de premiers secours, et c'était plus ou moins à l'époque où je me suis vraiment plongé dans le secours en montagne. C'est toujours pareil, quand quelqu'un meurt, on se demande ce que j'aurais pu faire différemment pour que ça ne se termine pas comme ça, ou si j'ai fait quelque chose de mal. Cette question m'a tourmenté pendant des années. Avec le recul, je n'ai jamais vraiment fait le deuil de toute cette histoire. C'était un cas bien particulier où je me dis que si on s'y attarde, si on s'y...

[00:59:06] se forme ou se forme dans ce domaine, vraiment

[00:59:10] prévenir tout ça, pour que ça n'arrive pas, pour qu'on ne se sente pas impuissant et qu'on ait l'impression d'avoir peut-être fait quelque chose de mal, sinon il ne serait peut-être pas mort.

[00:59:18] **Lucian Haas:** Il est mort, mais il ne peut parler que de chance, si on peut dire ça, vu que quelqu'un a quand même essayé d'arriver là-bas aussi vite, et tu as probablement aussi pris pas mal de risques avec l'atterrissage sur un terrain très difficile pour y arriver.

[00:59:32] **Heli Eichholzer:** Oui, c'était comme un besoin ou j'ai dit intuitivement que ça devait être fait maintenant, parce que la chute n'avait vraiment pas l'air bonne et c'était un peu comme s'il avait pris un énorme coup et qu'il était tombé d'un bug et qu'il a ensuite atterri assez vite ou plutôt, il était assez bas et a atterri assez fort, comme sur des rochers.

[00:59:54] **Lucian Haas:** Est-ce que cet accident t'a changé d'une manière ou d'une autre, au niveau du vol ? Ça t'a marqué ? Est-ce que tu voles différemment depuis ? Enfin, je me suis demandé...

[01:00:05] **Heli Eichholzer:** je me suis vraiment posé la question du sens pendant longtemps et je ne savais pas, d'accord, est-ce que ça signifie qu'on prend des risques comme ça dans la vie, parce que je dirais que jouer aux échecs comporte moins de risques que le parapente. En tout cas. Et le lendemain, c'était bien sûr un jour de repos et on a

[01:00:33] j'ai fait en sorte que Stefan retrouve un peu de calme avec la scène de compétition, donc c'était juste un jour de repos après, et le lendemain je suis quand même retournée voler parce que je me suis dit : « Allez, je vais voir ce qui se passe ». Je ne peux pas dire, peut-être que j'ai atterri après cinq minutes et que je suis restée là, bouche bée, je me rappelle encore comme si c'était aujourd'hui, je me sentais juste à nouveau bien, en sécurité, et c'était ok pour moi. Donc, purement au niveau du vol, je n'ai pas eu l'impression que beaucoup de choses avaient changé, mais l'approche et la question du risque, ça, je me la suis beaucoup, beaucoup plus posée, parce qu'une telle...

[01:01:20] histoire, c'est juste

[01:01:21] **Lucian Haas:** est très formateur et intense. Et c'est d'ailleurs pour ça que tu es allé dans le secours en montagne. Est-ce qu'il y a des choses, dans ce travail de secours en montagne, où tu te dis : « les choses que je vis là, où on travaille probablement beaucoup en équipe et où ça ne fonctionne que si on travaille de manière appropriée en équipe et tout ça, je peux en tirer quelque chose, même pour l'aviation ? » Oui, au final

[01:01:52] **Heli Eichholzer:** le fonctionnement d'une équipe est en fait le même partout. On a des caractères différents. Il faut donner aux gens la possibilité de se développer, que telle ou telle culture de l'erreur s'installe...

[01:02:10] ...développe une certaine culture de l'erreur. Par exemple, lors de toutes les formations, tout le monde s'entraide et chacun sait que, lorsqu'il s'agit de quelque chose, ma vie peut dépendre de l'action de l'autre, parce que c'est lui qui me descend sur la corde là, et s'il ne sait pas exactement ce qu'il fait ou s'il fait n'importe quoi, ça peut mal finir pour moi. Donc, c'est le fait de se soutenir mutuellement, de s'aider, mais déjà à un niveau où l'on se dit qu'il n'y a pas un professeur supérieur qui gère tout et qui tient le reste en laisse, mais que chacun est un élément important à part entière, qui développe ses propres compétences et...

[01:02:55] **Lucian Haas:** doit posséder. Y a-t-il des choses où tu dirais, d'après ton expérience en parapente et peut-être aussi en compétition, que tu en tires quelque chose ou que tu as retenu quelque chose qui t'aide à nouveau dans ton travail avec le secours en montagne ?

[01:03:13] **Heli Eichholzer:** D'une part, la compréhension de base de la météorologie est précieuse. Par exemple, quand nous communiquons avec des hélicoptères, je peux bien mieux évaluer la situation lors d'une tempête de foehn, parce que les pilotes nous communiquent déjà un peu, genre, « ça ressemble à ça ». Je veux dire, ils sont bien sûr tous excellents par eux-mêmes, mais je peux déjà recevoir quelques informations au préalable et, même si nous n'avons quasiment jamais de cas où nous devons vraiment secourir des parapentistes, et que nous n'avons pas non plus un immense site de vol à proximité, si cela arrivait, toutes les personnes qui ont déjà eu un lien avec le parapente ou qui sont elles-mêmes pilotes, comme moi,

[01:04:02] sont bien au fait sur le sujet et savent de quoi il s'agit.

[01:04:06] **Lucian Haas:** Pour finir, je voudrais changer un peu de sujet avec toi. Tu as déjà participé plusieurs fois aux Red Bull X Alps. En 2005 je crois, 2009, 2011, ça fait déjà un moment. Est-ce que quelque chose comme ça te tenterait à nouveau ?

[01:04:23] **Heli Eichholzer:** L'événement en soi est génial, mais je n'ai plus la motivation, le temps que ça prend, le risque de tout recommencer... je l'ai fait trois fois et la troisième fois, je me suis dit : j'ai vu, c'était ça.

[01:04:47] mais je participe encore parfois à des compétitions de Hike-and-Fly et je trouve des formats comme celui de Paul Kuschelbauer, le Thunderbird, très intéressants, parce qu'on peut y faire des compétitions de Hike-and-Fly relativement sûres dans une zone délimitée, où il ne s'agit pas de savoir quel risque je prends ou si je vole encore par conditions défavorables ou non, on peut un peu limiter ça avec ce format. Là, il s'agit simplement de définir un itinéraire et de pouvoir donc assez bien évaluer, par exemple, si l'itinéraire se trouve dans la vallée de Stubai, on peut évaluer si la journée est super, pas de problème, ou si on a des conditions de virage et qu'il n'y a pas ce point de virage ou que je le fais plus large, donc dans ce sens-là, je trouve ça bien.

[01:05:39] Ce genre de truc, c'est sympa, j'aimerais bien y participer de temps en temps aussi, mais l'X-Alps, c'est devenu une étape trop importante pour moi maintenant.

[01:05:47] **Lucian Haas:** Ça veut dire que la question de la sécurité joue, d'après ce que j'entends, un rôle de plus en plus important pour toi ?

[01:05:54] **Heli Eichholzer:** Oui, donc je pense que le plus important, c'est qu'en tant que pilote, on vieillit, on vole longtemps, on s'amuse, on continue de s'amuser et...

[01:06:08] si on veut participer aux X-Alps aujourd'hui et qu'on est motivé, je pense qu'il faut aborder la limite de manière totalement différente de ce qu'un pilote normal ferait.

[01:06:21] **Lucian Haas:** En 2011, lors de ta dernière participation aux X-Alps, tu étais en fait quelqu'un qui, je crois, du moins vu de l'extérieur, a pris le plus grand risque, parce que tu étais à l'époque, je crois, le premier pilote à avoir participé à une compétition avec une voile bi-aile. Pourquoi as-tu fait ça à l'époque ? Si je devais faire une conférence...

[01:06:41] **Heli Eichholzer:** sur mes plus grandes erreurs, ce serait donc l'accroche. Ah. Alors, l'aile, c'était la R11, la biplace, donc l'évolution de la R10 de 2011, taille XXS, elle avait eu des performances super. À cette époque, c'était vraiment nettement mieux en termes de performance. Je parle ici d'une performance en montagne, d'une finesse, par exemple, où mon aile était meilleure que celle de Kriegel Maurer. Et je me suis dit, oui,

[01:07:13] je vais travailler avec l'événement, maintenant on organise l'aile. Et c'était comme ça que les gars d'OZAN étaient aussi super enthousiastes et ont dit que c'était la meilleure aile et qu'il en avait besoin et que ça fonctionnait. Ensuite, on était à son Border Race, Kriegel et moi, et j'ai glissé avec, j'étais alors trois champs plus loin, seulement à l'atterrissage ça a légèrement descendu et à la fin du champ j'ai simplement perdu de la hauteur, enfin j'étais encore

[01:07:44] ... un arbre douche, là je me suis dit : « Ouais, super performance, ça colle parfaitement », mais je ne peux tout simplement pas exploiter les qualités de réception de haut niveau, parce que l'aile, elle ne se laisse pas s'affaïsser,

elle est super compliquée, super capricieuse, et c'était juste le premier moment où je me suis dit : « Oh, peut-être une erreur », et ça s'est avéré vrai, que l'aile n'était pas vraiment pilotable pour ce genre de compétition. Donc, c'était

[01:08:10] **Lucian Haas:** un échec total. À partir de quand avais-tu cette aile à disposition ? Enfin, pourquoi ça ne t'a pas sauté aux yeux avant, que tu avais aussi... ou tu dis oui, lors du Border Race tu l'as déjà remarqué, mais pourquoi as-tu quand même démarré avec une telle aile, si tu dis qu'en fait, elle n'est peut-être pas du tout adaptée pour ce genre de compétition ? J'ai eu l'aile relativement tardivement avant

[01:08:31] **Heli Eichholzer:** pour la compétition, donc là je parle de trois ou quatre semaines. Oh, si c'est court, d'accord. Et c'était tout simplement beaucoup trop court pour quoi que ce soit.

[01:08:43] par rapport à si j'avais pris un EN-T ou un T normal. J'aurais en fait bien mieux réussi et j'aurais eu beaucoup moins de problèmes et ce serait été bien plus agréable que dans ton cas. Là, on comprend ou on saisit pourquoi Kriegel Mauer est si méticuleux sur le fait de recevoir son aile, celle qu'il utilise pour lui-même, le plus tôt possible. Il se fixe vraiment une date limite et dit qu'il veut l'aile six mois à l'avance pour pouvoir la tester. J'ai appris que dans ma forme, ça n'avait pas fonctionné.

[01:09:13] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as eu des situations délicates à cause de l'aile pendant la compétition, où tu t'es dit que l'atterrissage n'avait été sauvé qu'à la dernière seconde ou quelque chose comme ça ? Avec la Zwei-Liner...

[01:09:24] **Heli Eichholzer:** étaient complètement différents pour le décollage. C'était, on était passés aux trois lignes, là, tu en mettais une, l'aile montait d'une certaine manière, facile. Avec la deux lignes, tu en mettais une et ensuite tu devais sauter à l'encontre de la bosse vers le voile pour ne pas le dépasser complètement. C'était seulement le jour du décollage, au Dach, qu'il y avait un 30 ou 35 en HW. Thermik Küng en a déployé un à côté de moi, parce qu'il sait bien le faire de toute façon, mais ça avait l'air super facile et je suis arrivé avec la deux lignes. Il m'a d'abord complètement dépassé, puis il m'a envoyé loin. Donc c'était aussi un cas où l'aile n'était tout simplement pas encore assez avancée pour être adaptée pour moi, et en plus de notre part

[01:10:14] tout le monde a dû apprendre à gérer le deux-liner dans ce genre de situations. Aujourd'hui, tout le monde sait, d'accord, on fait un Kubastart, ceci, cela, mais à l'époque, ce n'était pas encore courant et avec la aile normale, ça passait toujours, mais avec celle-là, c'est devenu une histoire super compliquée.

[01:10:32] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as vécu ça comme une défaite à l'époque, en quelque sorte ? Non, en fait pas du tout.

[01:10:40] **Heli Eichholzer:** Alors, j'ai eu d'autres situations assez périlleuses lors de ce X-Alps. Parmi lesquelles, j'ai atterri à Martigny, qui est le coin le plus venteux des Alpes ; c'est le saut de la vallée du Valais vers Chamonix, et j'étais au mauvais endroit au mauvais moment, peut-être une mauvaise décision, je n'ai plus réussi à prendre de l'altitude et j'ai été projeté vers la vallée par le tournant de la vallée, j'ai atterri en arrière. Je crois que c'était environ 20, 30 km de trajet en arrière. C'était aussi le moment où je me suis retrouvé assis en bas, indemne, entre les vignes, et où j'ai dit : "Bon,"

[01:11:19] maintenant, ça suffit, on ne le fait plus. Du coup, j'ai pu terminer l'événement Red Bull X-Alps relativement bien. Ça veut dire que je n'ai jamais eu l'impression d'avoir raté quelque chose ou de ne pas avoir encore atteint un objectif. Au final, une fois quatrième, ça va, et est-ce que je vais essayer encore cinq fois d'atteindre quelque chose ? En général, dans le milieu, on dit que la première fois en X-Alps est toujours la meilleure. C'est vrai pour certains pilotes, ou pour beaucoup de pilotes, comme c'était sur le Mau. Mais les expériences de la première fois sont super intenses. On apprend beaucoup et on est aussi très neutre et lucide, parce qu'on ne s'attend probablement pas à grand-chose. Et les fois suivantes, l'exigence est peut-être déjà plus élevée.

[01:12:06] Par conséquent, on a plus de pression et, oui. Où

[01:12:11] **Lucian Haas:** Quand je te demandais juste de suite si c'était une défaite, je ne voulais pas dire si tu avais vécu ce décollage, ce décollage au Dachstein, comme une défaite, mais plutôt ce point là, que tu as en fait constaté : j'ai pris la mauvaise décision, j'ai choisi la mauvaise aile et que tu as vécu ça comme une défaite. Là où tu dois dire que je ne peux l'imputer qu'à moi-même. Oui, non, je

[01:12:36] **Heli Eichholzer:** Je ne suis pas vraiment du genre à ressentir ça comme une défaite, j'ai plutôt appris quelque chose. J'ai simplement appris que la performance ne fait pas tout en parapente. Ou pour moi-même, oui, on prend la meilleure décision possible et si la décision est mauvaise, on ne peut plus rien faire après coup, et des erreurs de jugement arrivent. La seule chose que je peux faire, c'est d'ajuster peut-être un peu mes critères de décision à l'avenir quand je me demande, par exemple, quelle aile j'utilise pour certains événements.

[01:13:10] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu ne gardes pas de frustration après de telles ou d'autres défaites ? Pas vraiment. Je me demande tout de suite : d'accord, qu'est-ce que j'apprends ?

[01:13:19] **Heli Eichholzer:** en tirerai-je ? Qu'est-ce que je peux en retenir, ou qu'est-ce que la situation m'a montré, ou quel est le leçon pour moi, là où je peux continuer à progresser ?

[01:13:30] **Lucian Haas:** Faut-il avoir des échecs à répétition dans sa carrière en parapente pour progresser ? Je

[01:13:37] **Heli Eichholzer:** Je pense que les échecs sont les moments les plus importants en parapente ou en général dans la vie, parce que quand tout se passe super bien, je n'ai pas besoin d'y réfléchir, ça roule tout seul. Et dans les situations où l'on doit par exemple accepter un échec, ou en tirer une leçon, on se penche intensément sur tout ça et on se demande : d'accord, qu'est-ce qui a mené à ça ? Qu'est-ce que je peux changer ? Et quel autre chemin je peux prendre avec ça ? Ce processus, on peut en fait l'appliquer à toute la vie et je pense que ça fait simplement avancer, encore et encore.

[01:14:23] **Lucian Haas:** Personnellement, quel est ton plus grand succès dans ta carrière de pilote ?

[01:14:31] **Heli Eichholzer:** Si je dois y réfléchir, je dois dire que le

[01:14:35] **Lucian Haas:** ton plus grand succès. Ou de quoi es-tu particulièrement fier ? Enfin, je ne suis pas le genre de mec...

[01:14:44] **Heli Eichholzer:** celui qui accumule les trophées dans son salon. Je m'amuse, je me réjouis qu'une compétition se soit bien passée, par exemple, je ne sais pas, la championnat d'État l'année dernière. Ça s'est bien passé, j'ai gagné, j'en suis content et c'est juste une petite partie de ce qui me définit. Honnêtement, je n'ai aucune idée de ce qui ne me définit pas. Qu'est-ce qui te définit ? Je peux vivre relativement bien dans le ici et maintenant.

[01:15:19] Je prends du plaisir dans ce que je fais. Je ne suis pas, je pense, poussé par le besoin de remporter des succès à tout prix, mais j'aime le chemin pour y arriver. Donc, je me fixe un objectif, je regarde, d'accord, qu'est-ce que je peux faire, comment je peux le mettre en œuvre, comment je peux m'entraîner et qu'est-ce que je veux améliorer, et puis à la fin de la journée, j'ai peut-être un succès ou ça ne marche pas et j'en tire quelque chose. Donc, c'est le chemin en soi qui me fascine et pour quoi je continue de faire tout ça, parce qu'au final, j'ai sûrement accumulé bien plus de défaites que de victoires et si je ne regarde que la victoire ou la défaite, le temps entre les deux, il finit par s'évaporer.

[01:16:07] se dissoudre dans l'air et je me dis que chaque jour, j'ai appris quelque chose, j'ai entraîné, j'ai fait quelque chose, j'ai simplement passé une journée réussie à la fin de la journée, et c'est bien plus important, je pense, que d'être uniquement focalisé sur les succès et

[01:16:21] **Lucian Haas:** C'est ce qui, je pense, me donne ma force. Maintenant, on boucle un peu la boucle avec le début. Tu entres maintenant dans ta quatrième décennie de vol, on peut le dire simplement. Quels sont tes objectifs ? Enfin, je le fais depuis...

[01:16:33] **Heli Eichholzer:** depuis des années, je ne me fixe pas de grands objectifs. Donc, ma prochaine étape, c'est qu'on ait beaucoup de neige

[01:16:43] avec les skis et voir au printemps à quel point je suis motivée pour recommencer tout ça, pour me remettre à l'entraînement et me présenter à beaucoup de compétitions. Donc, j'ai les Mondiaux de l'année prochaine en tête comme objectif, je veux être en forme pour août et septembre, mais je me suis rendu compte que plus je me concentre et que je fixe presque comme objectif principal pour les prochaines années, plus le temps passe vite entre-temps, au point que je laisse de côté plein d'autres choses après. Je trouve que c'est en fait une approche idéale pour moi, donc je me dis, on verra bien ce qui se passe.

[01:17:35] J'ai l'idée des Mondiaux en tête et de me placer au mieux, peu importe ce qui arrive. Je suis sûre que ce sera un plaisir au final, et si je suis tout en haut, ça me réjouira bien sûr énormément, mais si je suis au milieu du peloton, j'espère avoir été avec une bonne équipe et avoir

[01:17:55] **Lucian Haas:** Je pense m'être amusé. Dans quel domaine voudrais-tu encore progresser, en ce qui concerne le pilotage, je ne parle pas de ton classement ici, mais plutôt là où tu te dis : « j'ai encore quelque chose à apprendre, je peux encore faire mieux » ?

[01:18:10] **Heli Eichholzer:** Je pense que, genre,

[01:18:15] Il y a toute la scène, ou toute l'aviation, qui évolue constamment, et puis quelqu'un a encore une bonne idée et fait un truc au niveau du pilotage, du virage, peu importe.

[01:18:30] Ce qui serait intéressant, c'est de voir comment les pilotes d'acro s'y mettent, parce que j'ai quitté ce milieu il y a déjà bien longtemps. Enfin, j'étais un peu avec les pilotes d'acro au début, vers la fin des années 2000, et ce n'était pas du tout ce que ces gars font maintenant. Donc, ce qu'ils font avec leurs ailes me fascine, et je suis tellement loin de ça que ça m'intéresserait d'aller au lac de temps en temps pour essayer quelques trucs. Ce serait encore quelque chose qui me tenterait, parce que c'est du nouveau et là, je serais un vrai débutant, un vrai poussin. Le défi est infiniment plus grand que là où j'en suis actuellement au World Cup sur les

[01:19:17] **Lucian Haas:** C'est parti. Bon, Heli, je te souhaite beaucoup de plaisir à devenir un débutant pour peut-être revenir à l'acro dans ta quatrième décennie de vol. Sinon, bonne chance pour une éventuelle participation aux championnats du monde. Puis peut-être avec une aile M ou une aile S. On verra ce que tu décideras, et je suis aussi curieux de voir comment toute cette thématique de la noodle de natation sur certains suspentes arrière va évoluer, et comment la scène de compétition va peut-être se déplacer, et qui sait, comment tu retrouveras peut-être à nouveau l'envie de participer à cette scène de compétition à l'avenir, en te disant : « Hé, si le niveau de performance est équivalent et que je peux retourner là-bas avec un équipement léger »,

[01:20:03] on verra on verra comment je vais m'en sortir. Oui, ça reste passionnant. On verra comment ça évolue. Merci Heli pour la discussion. Merci infiniment. J'ai été ravi.

[01:20:20] C'était l'épisode 149 de Podz-Glitz avec Heli Eichholzer. Vous trouverez quelques liens complémentaires dans les notes d'émission sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Podz-Glitz est le podcast de Lu-Glitz. Vous pouvez vous y abonner sur toutes les plateformes de podcast habituelles. Un nouvel épisode sort tous les 14 jours. Si vous ne voulez pas attendre si longtemps, n'hésitez pas à fouiller dans 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'efforts dans Podz-Glitz et Lu-Glitz. Mais cela n'est possible que si mes auditeurs et lecteurs me donnent un coup de main financier. Est-ce que vous êtes déjà parmi eux ? En tant que contributeur, vous pouvez choisir librement le montant que vous souhaitez donner.

[01:21:06] Si tu hésites, ma suggestion non engageante est de 60 euros par an. Cela 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 passe-temps au monde. Toutes les infos sur la manière dont ton soutien me parvient se trouvent sur le site www.Lu-Glitz.blogspot.com. Tu y trouveras le menu "Fördern". Lu-Glitz s'écrit Lu-Glitz. Merci à tous les contributeurs. À bientôt. L'argent ne tombe pas du ciel. Ciao.