

Flugmaschine

Podz-Glidz 166 — Simon Oberrauner

Published	2025-08-01
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-166-flugmaschine
Duration	01:38:06
Speakers	Lucian Haas, Simon Oberrauner
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0166-flugmaschine-simon-oberrauner.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	13 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	24
Show notes	24
Transcript	25
Français	44
Show notes	44
Transcript	45

Deutsch

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

Show notes

Bei den Redbull X-Alps geht Simon Oberrauner ins Risiko, seinen Flugschülern lehrt er die Vorsicht. Wie passt das zusammen?

Die Redbull X-Alps gelten als das extremste Gleitschirmrennen der Welt. Dort wird immer wieder auch bei Bedingungen geflogen, bei denen Hobbypiloten den Schirm gar nicht erst auspacken würden. Föhnlagen, Regenschauer, heftigster Talwind. Was geht in solchen Momenten im Kopf eines Athleten vor? Das und viele weitere interessante Details erzählt Simon Oberrauner in dieser Folge 166 von Podz-Glitz.

Der 34-jährige Österreicher hat schon an sechs X-Alps teilgenommen. Einmal als Supporter, fünf Mal als Athlet. 2025 kam er in einem denkbar knappen Finish auf Platz 3.

Der Podcast ist aber keine Renn-Nacherzählung. Das Gespräch spannt einen weiten Bogen. Wie ist Simon zu der Flugmaschine geworden, die sich durch massive Turbulenzen kämpfen, aber auch höchst intuitiven Linien folgen kann? Und was von diesen Erfahrungen kann er als Fluglehrer seinen Flugschülern vermitteln?

Wir sprechen über Tugenden, die uns nicht nur beim Fliegen weiterbringen: Geduld, Experimentierfreude, Wissensdurst, Passion.

Da Du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glitz. Wie das geht, steht im Gleitschirmblog Lu-Glitz auf der Seite „Fördern“.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

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

Musik dieser Folge:

Track: Golden Hour | Künstler: Telecasted

Youtube Audio Library

https://youtu.be/QEueVPIn_-I

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 Simon Oberrauner:

- Flugschule Steiermark: <https://www.flugschule-steiermark.at/>

- Facebook: <https://www.facebook.com/simon.oberrauner>
- Instagram: <https://www.instagram.com/simonoberrauner/>

Transcript

[00:00:02] **Simon Oberrauner:** Wenn man was findet, das man wirklich gerne hat, dann darf man das verfolgen und dann soll man das verfolgen und dann wird sich meistens auch ein Weg ergeben, wie man das gut machen kann und deswegen sage ich, okay, wenn man irgendwas findet, eine Leidenschaft, unbedingt verfolgen. Das ist, glaube ich, eines der wichtigsten Sachen, die ich gelernt habe, durchs Paragliden.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:00:44] **Simon Oberrauner:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:47] **Lucian Haas:** Heute mit Simon Oberrauner und ich bin Lucian Haas.

[00:00:56] Die Red Bull X -Alps gelten als das extremste Gleitschirmrennen der Welt. Dort wird immer wieder auch bei Bedingungen geflogen, bei denen Hobbypiloten den Schirm gar nicht erst auspacken würden. Föhnlagern, Regenschauer, heftigster Talwind. Was geht in solchen Momenten im Kopf eines Athleten vor? Das und viele weitere interessante Details erzählt Simon Oberrauner in dieser Folge 166 von Podz-Glidz. Der 34 -jährige Österreicher hat schon an sechs X -Alps teilgenommen. Einmal als Supporter, fünfmal als Athlet. 2025 kam er in einem denkbar knappen Finish auf Platz drei. Der Podcast ist aber keine Rennnacherzählung.

[00:01:44] Das Gespräch spannt einen weiten Bogen. Wie ist Simon zu der Flugmaschine geworden, die sich durch massive Turbulenzen kämpfen, aber auch höchst intuitiven Linien folgen kann? Und was von diesen Erfahrungen kann er als Fluglehrer seinen Flugschülern vermitteln? Wir sprechen über Tugenden, die uns nicht nur beim Fliegen weiterbringen. Geduld, Experimentierfreude, Wissensdurst, Passion. Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glidz. Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog GluGlides auf der Seite. Simon,

[00:02:20] du hast an den X -Alps teilgenommen und führst aber auch gemeinsam mit Tommy Friedrich, der auch an den X -Alps teilgenommen hat, eine Flugschule. Wie geht sowas eigentlich zusammen? Professionelles Racing im Grunde und dann profanes Flugschullehrer -Dasein?

[00:02:41] **Simon Oberrauner:** Oh, gleich die harte oder die schwierige Frage. Wir steigern uns noch. Eine sehr gute Frage. Ja, wir steigern uns. Ich denke es mir auch.

[00:02:54] Wie geht das? Es geht eigentlich erstaunlich gut. Man kommt selbst doch durchaus gut zum Fliegen, dadurch, dass man unter der Woche meistens mehr Zeit hat. Wenn jetzt zum Beispiel sich mehrere Flugtage aufs Wochenende verschieben, dann kommt man ein bisschen weniger zum Fliegen. Weil mehr Schulzeit sozusagen benötigt wird. Aber speziell jetzt zum Beispiel, um sich so ein Rennen wie das X -Alps vorzubereiten, muss man auch dazu sagen, dass ich im Vorfeld, also schon bevor ich die Flugschule mit dem Tommy zusammen übernommen habe, schon sehr viel trainiert habe.

[00:03:40] Und sehr, sehr viel Zeit ins Gleitschirmfliegen allgemein investiert habe. Also ich habe zum Studieren angefangen damals und gleichzeitig zum Gleitschirmfliegen. Und am Anfang war das Studium sehr präsent. Ich habe da wirklich viel Zeit rein investiert. Und dann ist das Gleitschirmfliegen immer mehr dazukommen. Und ich habe gemerkt, boah, da ist so viel Leidenschaft und so viel Energie für das Gleitschirmfliegen da, von mir aus. Und eigentlich nie wirklich jetzt mit dem Blick auf, ich mag unbedingt meinen Lebensunterhalt damit verdienen. Sondern einfach, es ist sowas Wunderschönes und ich mag das Lernen. Ich mag einfach, ich mag Thermik mehr verstehen. Ich mag verstehen, wie man Strecken fliegt. Und ich habe das irrsinnig faszinierend gefunden.

[00:04:27] Und bin dann drin gesessen in den Vorlesungen und habe rausgeschaut beim Fenster und habe mir einfach gedacht, ich habe die letzte Stunde von der Vorlesung nicht mitbekommen. Ich habe nichts mitbekommen, weil ich eigentlich nur beobachtet habe, wie sich da draußen die Cumuluswolken bilden. Und dann ist es immer mehr von dem Gleitschirmfliegen einfach geworden. Und es waren auch schnell coole Erfolge da und so. Das Lustige war. Ich habe gar nicht irgendwie mit anderen mich verglichen, sondern habe irgendwie immer meine Ziele gehabt. Und deswegen ist

dann für mich der Erfolg immer da gewesen. Und ich habe deswegen da auch sehr, sehr viel Zeit im Vorfeld insgesamt rein investiert ins Gleitschirmfliegen. Und dann ist eben mit Border Races und Bewerben und einmal beim Paul, beim ich selbst dabei etc.

[00:05:13] Das heißt, da ist ein großer Fundus da gewesen an Erfahrung. Und deswegen funktioniert das jetzt auch gut mit der Flugschule zusammen. Ich muss mal

[00:05:24] **Lucian Haas:** kurz reingrätschen, einfach nur, weil sich ein paar Leute das vielleicht fragen. Bitte. Was hast du studiert?

[00:05:31] **Simon Oberrauner:** Ich habe vorher eine höhere technische Schule gemacht und dann Elektrotechnik studiert, aber nicht fertig studiert. Das heißt, du hast

[00:05:38] **Lucian Haas:** das Studium für das Gleitschirmfliegen gedroppt? Richtig. Ja, genau. Und bist dann nur noch Gleitschirmfliegen gegangen und nur noch trainiert und nur noch in

[00:05:47] **Simon Oberrauner:** der Luft?

[00:05:48] **Lucian Haas:** Genau. Ja. Richtig, ja. Und Tandemfliegen eben. Und genau. Das heißt, mit Tandemfliegen hast du das erstmal finanziert? Richtig. Und dann irgendwann kamen mit sportlichen Erfolgen vielleicht auch die ersten Sponsoren dazu und die haben dann auch dich ein bisschen mitfinanziert? Ein bisschen.

[00:06:05] **Simon Oberrauner:** Ja, genau. Ein bisschen. Also es ist schwer, wirklich viel Geld da am Anfang und auch jetzt noch immer sehr schwer mit dem Gleitschirmfliegen jetzt rein von Sponsoren zu leben. Für mich nicht einfach, sage ich jetzt mal so. Genau. Würde sich nicht ausgehen, aber mit Flugschule zusammen.

[00:06:24] **Lucian Haas:** Meine Frage am Anfang, du zielst jetzt immer so stark auf, wie kann man das organisatorisch schaffen. Mich interessierte dabei, oder als ich die Frage so für mich überlegt habe, ging es mir mehr darum, wie schafft man das im Kopf? Weil das so zwei unterschiedliche Ansprüche sind irgendwie und auch vielleicht zwei völlig unterschiedliche Motivationen. Die eine ist... Ja. Sehr auf gewisse Weise egozentrisch. Du willst fliegen, du willst X-Alps machen. Und das andere ist etwas, was überhaupt nicht egozentrisch ist, sondern du willst etwas weitergeben, aber du willst anderen weiterhelfen. Wie kriegt man diese beiden Pole zusammen?

[00:07:04] **Simon Oberrauner:** Also für mich ergänzen sich diese zwei Pole eigentlich sehr gut. Du hast das wunderschön beschrieben. Das eine ist natürlich das X-Alps mit dem Wettbewerb. Wobei ich immer probiere das Ganze, es ist ein Bewerb garantiert und es geht darum, wer ist als erstes im Ziel. Aber der Weg dorthin ist eigentlich viel komplexer, wenn man da das Ziel im Kopf hat oder nur den Bewerb oder den Wettbewerb. Also wenn man nur Konkurrenten sieht, dann kommt man da meistens nicht sehr weit. Weil es am Anfang eben auch ein Miteinander, ein Abchecken von Routen, da voll seinen Weg allein von vornherein durchzusetzen, ist sehr schwierig bei dem X-Alps.

[00:07:51] Und wenn man das nur so macht und nicht auch andere Wege sieht, die andere einschlägt und dann auch immer wieder neu überlegt, was jetzt besser oder gescheiter ist, dann kommt man da eh nicht weit. Und die Kombination dann mit der Flugschule ist ja das Wunderschöne. Das heißt, ich lerne irrsinnig viel. Auch bei jedem X-Alps wiederhelfen. Da ist ja unglaublich viel an Lernen dabei. Und in der Flugschule kann ich dann auch, auch wenn das Wissen einem Grundschüler überhaupt nichts bringt, was ich da jetzt beim X-Alps aufbaue, kann ich es dann aber trotzdem auch... Irgendwie runterbrechen? Genau, man kann das so runterbrechen ein bisschen.

[00:08:38] Und dadurch, dass man so viel sieht und so viele Bedingungen einschätzen kann, kann man das Wissen auch gut am Schüler dann weitergeben. Weiter vermitteln. Und für mich ist es wunderschön, also wie heute. Ich komme eben gerade vom Übungshang und wir haben heute den Erstflug mit dem neuen Grundkurs gehabt. Und wenn man da unten steht und die Schuhe dann runter, also begleitet am Funk, und sie landen und sind einfach unglaublich happy, das erinnert immer wieder auch an meinen ersten Flug. Und das ist im gleichen Schulungsgebiet gewesen. Und da, ja, da finde ich, da denke ich mir schon, wirklich oft, wow, so habe ich es mir eigentlich wirklich ganz oft so ein bisschen erträumt, dass ich einfach Gleitschirmfliegen zu meinem Beruf machen kann.

[00:09:27] Und ich habe sehr viele Facetten jetzt von dem Gleitschirmfliegen, bei weitem nicht alle. Im Endeffekt durch Streckenfliegen, hike and fly und Schulen sozusagen und vielleicht Vorträge und Coachings. Aber da gibt es eben noch so viel mehr zu mir. Zum Erfahren und zum Lernen. Und das ist eigentlich mein Antrieb. Also, dass ich einfach besser werde und mehr erfahre und mehr sehe und mehr verstehe. Und das dann auch weiterzugeben, ist wunderschön, finde ich.

[00:09:57] **Lucian Haas:** Was fasziniert dich da am meisten daran, anderen Menschen das Fliegen zu lehren?

[00:10:03] **Simon Oberrauner:** Dadurch, dass es für mich so eine Faszination ist,

[00:10:07] fasziniert es mich dann irrsinnig, wenn ich manchmal bei anderen Menschen auch so dieses Funkeln in den Augen, wenn... Und das kommt immer wieder. Wenn es beim Erstflug, das ist die erste Thermikaustritt, das ist der erste kleine Streckenflug. Und da diese Motivation und die Begeisterung und einfach die Freude von wem, dass ich denke, wow, ihr habt das jetzt geschafft. Und es gibt der Person selbst einfach so viel, ja, gibt der Person so viel. Und die ist happy. Und wenn man das ein bisschen mit begleiten darf und da Tipps geben kann, und dann schafft diese Person das. Und das Lustige ist, da kommen dann viele so und sagen manchmal so, ja, aber wenn du das nicht gesagt hättest, dann hätte ich keine Chance gehabt, hätte ich das nicht geschafft.

[00:10:52] Und ich sage, hey, auch wenn ich Tipps gebe und vielleicht der Tipp jetzt gestimmt hat und so weiter, trotzdem ist man selbst der Pilot und trifft selbst die Entscheidung. Und das ist immer schwierig und nicht einfach, einen Streckenflug am Kleinen zu machen oder eine Thermik auszukurbeln. Und das freut mich einfach total mit, wenn dann Schüler kommen und einfach von dem Erlebnis erzählen. Und ja, das war genauso, wie du es damals erklärt hast und das könnte dann so sein. Und dann hat das dort funktioniert. Oder, oh nein, da bin ich genau in die Lehpfalle reingeflogen, genau wie du gesagt hast, dort ja nicht hinfliegen. Aber ich habe es in dem Moment nicht geglaubt. Und das Lustige ist, ich sage da immer dazu, ja, in das Leh, das erzähle ich euch jetzt, dort hinaufzufliegen, ist blöd.

[00:11:38] Und da drückt es euch dann runter und dann landet es und dann ist der Streckenflug vorbei. Und dann sage ich immer, jetzt sehe ich es euch, aber ihr werdet wahrscheinlich trotzdem dorthin fliegen, weil ihr es mir nicht glaubt, weil es nicht so aussieht. Und ja, die Erfahrung muss dann jeder irgendwo selber machen. Und dann landen die Leute dort und dann kriege ich oft Nachrichten und sage so, ja, du hast recht gehabt. Und in dem Moment ist es, aber es ist eben dann Gleitschirmfliegen so schwer, weil es so viele Eindrücke auf einen einpasst. Und mit. Mit Windrichtung, mit Sonnenstand, mit Thermikstärke und so weiter. Es ist einfach sehr viel am Anfang und es bleibt viel meiner Meinung nach. Gleitschirmfliegen ist anspruchsvoll und es gibt sehr viel wahrzunehmen.

[00:12:25] **Lucian Haas:** Mit diesen intensiven Erlebnissen, die du bei den X -Alps machst. Du kennst ja wahrscheinlich auch eine ganze Reihe anderer Fluglehrer. Würdest du sagen, dass du mit diesen Erlebnissen im Hintergrund anders an Schulungen herangehst?

[00:12:42] **Simon Oberrauner:** Anders an Schulungen? Also natürlich haben wir mit der Schulung diesen Rahmen, in dem du schulen kannst, sozusagen.

[00:12:53] Und ich glaube nicht, dass ich dadurch jetzt so viel,

[00:13:00] vielleicht sehe ich ein bisschen mehr, welche Bedingungen schnell dazu neigen, sich zu verändern. Das lernt man vor allem bei X -Alps. Also dass man Wetter einschätzt, das noch ansatzweise stabil bleibt oder sich sehr schnell verändert. Das erkennt man, lernt man besser zu erkennen. Und natürlich halt auch in einem Fall wie X -Alps auszunutzen.

[00:13:32] Aber schulen lernt man vor allem, wenn man schult auch. Also ich habe ja schon zwei X -Alps gemacht gehabt, wie ich dann angefangen habe zum schulen.

[00:13:42] Und das ist dann schon einfach was Neues, das man lernt, definitiv. Also da lernt man wirklich ganz viele neue Sachen, wie man Menschen was beibringt. Und man lernt, dass ganz viele Menschen unterschiedlich lernen und unterschiedliche Inputs brauchen. Und deswegen ist, also beim Schulen lernt man Schulen schon. Und ich habe vielleicht ein bisschen dadurch einen Vorteil, weil ich viele Bedingungen kenne und dadurch gut erklären kann, was jetzt wie passiert.

[00:14:17] **Lucian Haas:** Kommen eigentlich bestimmte Schüler gezielt zu euch, weil die sagen, ich weiß, die beiden, Tommy und Simon, die sind bei den X -Alps schon dabei gewesen. Das muss, die müssen besonders gute Lehrer sein oder so etwas. Also dass die sagen, von diesem X -Alps Bonus will ich als Schüler irgendwie auch profitieren.

[00:14:36] **Simon Oberrauner:** Ja, ja, durchaus. Also es sind, manchmal ist es, wir fragen dann auch immer am Anfang vom Kurs, also stellen wir uns vor, stellt sich jeder Schüler. Und die Motivation zum Gleitschirmfliegen, das ist uns immer ganz wichtig, dass wir das wissen und uns halt bisher fragen. Und da fragen wir auch immer, wie viele Leute X -Alps kennen und uns jetzt auch vom X -Alps zum Beispiel kennen. Und da gibt es Kurse, wo vielleicht so, ich sag, von 10 drei Leute, drei, vier Leute X -Alps kennen. Und dann manchmal kennst du den ganzen Kurs. Also es ist total unterschiedlich. Manche eben auch wirklich so gar nicht, dass die sagen, genau. Habe ich eigentlich noch nie, noch nie gehört. Was ist das? Dann erzählen wir das, was das ist, genau.

[00:15:23] **Lucian Haas:** Nun ist ja X -Alps auch extreme Fliegerei teilweise, die man nicht unbedingt schulen würde. Oder in der Schulung, wo man sagt, das hat da gar nichts zu suchen. Also wie trennst du das dann den Leuten gegenüber? Weil die sagen ja vielleicht, ich sehe dich als Vorbild vielleicht, der Fluglehrer. Und die sehen ganz genau, bei was für Bedingungen, also wenn sie schon mal zugeguckt haben auf gewisse Weise, sehen sie, bei was für Bedingungen du dort geflogen bist. Und ihnen in der Schulung eigentlich ständig erzählst, geht es bei solchen Bedingungen nie fliegen. Wahrscheinlich. Ja. Erzählst du das. Wie bringst du diese beiden Welten so zueinander, dass die das von dir akzeptieren können? Weil sie doch wissen, komm, der erzählt mir jetzt gerade was, wo ich nicht soll, aber er macht es.

[00:16:05] **Simon Oberrauner:** Genau, richtig. Ist schwieriger Zugang und ist ein schwieriges Thema. Und es ist ein Thema, das vor allem auch eben angesprochen gehört. Weil sonst ist so Unklarheit da. Wir vergleichen das dann halt auch oft ein bisschen einfach mit Profisport. Wenn du jetzt zum Beispiel von einem sehr guten Autofahrer Autofahren lernst oder von einem Rennfahrer,

[00:16:32] dann kannst du dich nicht automatisch auch in diese Situationen begeben wie der Fahrer. Also es funktioniert einfach nicht. Oder beim Skifahren. Es ist, wenn dir ein Skifahrer Skifahren lernt und du siehst ihn, wo eine Steilwand runterfahren, weil er das sehr gut kann oder dort auch bei Bewerben teilnimmt, dann heißt das ja nicht automatisch, dass du das kannst. Oder der geht bei den Bedingungen, wo jetzt alle sagen, boah, nein, ist super gefährlich. Aber der kennt den Berg, der kennt die Schneebedingungen dort und kann seine Linie sozusagen runterziehen mit ganz viel Wissen, das er hat. Und wir erklären dann auch ganz viel, dass... dass es am Anfang vom Gleitschirmfliegen das fundamental Wichtigste ist, die Bedingungen richtig zu wählen.

[00:17:23] Weil wenn man einmal beim Gleitschirmfliegen vor allem am Anfang in Bedingungen kommt, die einen überfordern, dann hört man auf zum Gleitschirmfliegen und es ist gefährlich und man fühlt sich irrsinnig unwohl. Und da sind wir dann vor allem beim Schulen eben sehr... sehr zurückhaltend, würde ich sagen, dass wir keine super starke Thermik sofort jetzt irgendwie am Anfang mitnehmen, weil das überhaupt gar keinen Sinn hat. Und da probieren wir wirklich sehr, also nicht nur probieren, sondern wir legen da großes Augenmerk darauf, dass wir sehr ruhige Bedingungen immer nutzen, die frühen Morgenstunden und später am Abend und über Mittag wirklich sagen, auch wenn jetzt viele fliegen, das ist jetzt hart für euch, dann aber es bringt sozusagen nichts.

[00:18:15] Und es ist dann oft schwer für Schüler zu verstehen. Das ist wirklich so. Aber es führt keinen Weg vorbei daran. Und wir sagen dann auch ganz klar, also ihr seht, ihr werdet uns bei den X -Hubs auch in extremen Bedingungen fliegen sehen. Und das ist ein sehr schmaler Grad, auf dem man sich dann dort auch bewegt, weil es sehr knapp ist. Es ist knapp an dem, was man dann irgendwie erfliegen kann. Und wie, die Frage ist dann oft ja okay, aber wie kommt man dorthin? Wie kommt man dorthin, dass man so gut oder so viele Bedingungen nutzen kann? Und das

[00:19:01] ist irrsinnig schwierig, die Frage so zu beantworten, weil im Endeffekt ist es ganz, ganz viel Fliegen. Und es ist was, das entweder so ein bisschen natürlich kommt, dass man mehr Bedingungen nutzen kann und versteht vor allem, das Wichtige ist immer zu verstehen, was mache ich gerade und wo bin ich unterwegs. Wie zum Beispiel am Anfang, ich habe jetzt niemanden, nicht wirklich so einen Mentor gehabt oder so jemanden, der mir wirklich zeigt, das geht oder das geht nicht. Ich habe ganz viel selbst herausfinden müssen. Also wirklich learning by doing? Ich habe ganz viel learning by doing. Und habe immer ganz stark auf ein Gefühl in mir gehört, wenn ich mich irgendwie unsicher gefühlt

habe,

[00:19:54] dann bin ich immer landen gegangen, weil ich dann gar nicht mehr fliegen habe können. Also ich habe so einen inneren Shutdown, wenn ich wirklich Angst kriege oder was, ich kann da gar nicht drüber gehen. Kann ich nicht. Und natürlich kann man jetzt sagen, okay, aber vielleicht habe ich gar nicht gewusst, dass ich Angst haben hätte sollen.

[00:20:13] Es ist nämlich etwas, auf das man dann natürlich erst im Nachhinein drauf kommt. Und deswegen war es sicher nicht, war es sehr gefährlich, wie ich, ich sage jetzt, gut unter Anführungszeichen fliegen habe gelernt.

[00:20:30] Aber ich muss scheinbar irgendwie ein Talent für den Schirm mitgebracht haben. Ich habe ihn immer gut offen halten können, habe nie Probleme gehabt irgendwie am Schirm. Also ich habe nie so Situationen gehabt, die wirklich ganz, ganz, ganz grenzwertig waren oder was. Weil ich glaube, dann hätte ich wahrscheinlich auch eher aufgehört zum Fliegen.

[00:20:51] **Lucian Haas:** Aber du hattest schon, wie du gerade sagst, du hattest Situationen, wo du Angst hattest und landen gegangen bist. Genau, genau, genau. Wie hast du es dann geschafft, über diese Situation wieder hinauszukommen? Also beim nächsten Flug muss ja nicht gleich der nächste gewesen sein, aber diese Grenze, wo du sagst, okay, jetzt mit meiner wenigen Erfahrung habe ich an dieser Stelle vielleicht schon Angst gehabt. Heutzutage würdest du sagen, okay, meine Angschwelle, wenn ich sie noch habe, dann liegt sie ganz woanders, als sie damals vielleicht lag. Aber wie hast du es geschafft? Und gerade wenn ich auch Schüler zu dir komme und fragen, wie kann ich das schaffen? Wie hast du es geschafft, eine Angschwelle zu verschieben? Auch wenn du sie mal empfunden hast und weißt, die Angst kann ja da sein und die hat mich sogar auf den Boden gezwungen. Also warum bist du trotzdem wieder fliegen gegangen und sagst, da will ich weiter?

[00:21:39] **Simon Oberrauner:** Ich habe zum Beispiel, ich habe dann eher gewusst, okay, da will ich nicht weiter. Okay. Die Bedingungen waren zu viel und das war zu stark, zu starke Dynamik oder zu viel Wind. Und für die Situation, in der ich damals war, und vor allem hat es mich eigentlich immer dann, bin ich dann wirklich aktiv landen gegangen, wenn ich die Sache nicht mehr verstanden habe. Was passiert gerade? Wenn ich nicht gewusst habe, in welcher Situation bin ich gerade und warum ist es gerade so? Und es kann zum Beispiel auch sein, dass die Situation zu gut war. Es stieg einfach überall zu gut und du hast schon gedacht, es ist gefährlich. Genau, richtig.

[00:22:26] Da habe ich auch Flüge gehabt, wo wirklich keine Wolken über waren. Man steigt und steigt und steigt dahin und dann ist die Überlegung, okay, was passiert gerade, warum steigt so stark und ist das jetzt eine Welle oder sowas, eine Föhnwelle oder was in der ich bin? Und habe ich das in der Vorhersage zum Beispiel übersehen oder was? Vor sowas habe ich wirklich sehr, sehr großen Respekt gehabt und bin dann oft wirklich einfach nur probiert, wie komme ich jetzt runter, wie komme ich safe runter, ist dort unten Wind, ein windgeschütztes Tal gesucht und immer so ein bisschen probiert, den Wind zu verstehen, von einem Fluss sozusagen oder von Wasser, das durch die Täler fließt und dann mit so

[00:23:12] Kehrwasser in der Art und ruhige Bereiche oft

[00:23:18] entziffern können, wo man gut landen kann und deswegen meistens gute Landemöglichkeiten gehabt habe. Aber das kommt dann eben durch Verständnis vor allem, dass man sagt, okay, jetzt wird das dort passieren und das dort passieren und dann kommt keine Situation mehr oder kommt meistens keine Situation mehr, die man nicht versteht und wenn man sie im Ansatz nicht versteht und dann sagt, okay, falsch eingeschätzt, es passiert doch das, das heißt, man hat mehrere Modelle und mehrere Überlegungen, was kann jetzt passieren oder wie kann sich das Wetter dort ändern oder wie wird sich dort im nächsten Tal verhalten, der Wind.

[00:24:02] Ja, da baut man Erfahrung auf und das Lesen

[00:24:07] von Wind und Thermik und Wolken wird einfach immer besser und dadurch versteht man mehr und hat nicht mehr diese Unsicherheit dringend.

[00:24:18] **Lucian Haas:** Aber wenn du vorhin sagtest, du hattest eigentlich im Grunde keinen Mentor, an den du dich ausrichten konntest oder der dir auch mit seiner Erfahrung Wissen vermitteln konnte und sagen konnte, ja, ja, das, was du da gerade erlebt hast, ich kann dir jetzt mal erklären, was da ist und dann kannst du mit diesem Modell beim nächsten

Mal fliegen gehen und wenn du das wieder erlebst, dann weißt du, ah, mein Mentor hat gesagt so, ich probier das jetzt aus, ah ja, ganz genau, ich kann hier trotzdem safe fliegen oder da geht's auf jeden Fall hoch, auch wenn's leh ist oder was auch immer was das für Situationen waren. Wenn du jetzt keinen Mentor hast, wie bist du dann zu diesem Wissen vorgedrungen? Oder ist das bei dir einfach

[00:24:54] gelerntes Bauchgefühl, wo du sagst, dieses Wissen, wo auch immer, es steckt in mir drin

[00:25:02] wie ich jetzt zu reagieren habe, aber ich kann es nicht in logische Gedanken fassen, sondern sagen, mein Bauch sagt go oder go nicht, also wir landen. Mhm,

[00:25:11] **Simon Oberrauner:** also ganz viel, ganz, ganz viel Zeit hab ich vor Google Earth und auf XContest mit Fluganalyse verbracht. Ich will nicht wissen, wie viel Zeit da eigentlich Eingang ist, aber ich hab ganz viele Tracklogs, Wettervorhersagen, Windvorhersagen, dann wenn eben so Situationen waren, wo ich mich unwohl gefühlt hab, wo ich landen gegangen bin, dann hab ich das immer sehr stark analysiert. Was ist da jetzt wirklich passiert? Und hab's probiert zu verstehen und hab mit Freunden drüber geredet. Also wir waren so eine Dreiergruppe, die angefangen hat und wir haben ganz viel Austausch. Wir sind wirklich regelmäßig nach dem Fliegen zusammengesessen, vor den Laptops, haben die Videos angeschaut und geschaut, was haben wir dort gemacht?

[00:25:59] Boah, was haben wir dort eigentlich für einen Blödsinn gemacht, so wirklich auch im Nachhinein zu sehen bei der GoPro, okay, ah, deswegen hab ich dort nicht aufgedreht, weil ich einfach mich vom Wind zum Beispiel zu weit versetzen hab lassen oder sowas. Und das sind so Sachen, die man dann oft im Nachhinein erst wirklich versteht, wenn man das Video, das objektive Video dann wirklich anschaut, was hat man wirklich gemacht, weil oft ist der Flug selbst, dann doch sehr eben emotional auch und dadurch nimmt man vielleicht gar nicht wahr, was man wirklich gemacht hat und dann hat man es im Video wirklich immer gut gesehen und da hab ich dann viel analysiert selbst eben auch und in der Freundesgruppe und

[00:26:46] immer probiert das zu verstehen, was passiert und so haben wir es sonst dann eben, oder ich ist mir dann eben, weil ich dann von denen der Einzige war, der dann wirklich eben sehr viel weiter geflogen ist,

[00:26:58] so hab ich mir das immer probiert zu erklären, was ist da wie passiert und ja, viel Analyse, ganz, ganz viel Analyse an

[00:27:11] Tracklogs, Wettervorhersagen, Videos

[00:27:15] und natürlich auch Input von anderen Piloten, also das ist schon oft dabei gewesen natürlich.

[00:27:20] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt schulzt, jetzt nicht nur Grundkurse machst, sondern ihr macht ja auch Performance -Trainings und sonstiges, wo die Leute dann auch schon anfangen, Thermik zu fliegen, also mir geht es manchmal so, dass wenn ich Leute beobachte beim Thermik fliegen vom Boden aus, dass ich viele Fehler viel schneller von unten quasi sehen kann, weil man sofort sieht, ah, der hätte da einfach noch drei Meter vorhalten müssen und hat er jetzt nicht und jetzt ist er natürlich hinten rausgefallen und das weißt du schon zwei Kreise, bevor er es wirklich macht, hast du das eigentlich unten schon gesehen, aber in der Luft sieht man es nicht. Würdest du sagen, als Fluglehrer, je mehr man sowas zuguckt, kann man das dann, oder kannst du das dann auch in deine Fliegerei so integrieren, dass du in der Luft dann weißt, ich gucke mir jetzt mal quasi von außen zu und ich sehe genau, was ich jetzt gerade Blödes hier mache, ich gebe mir mal selber den Funkspruch quasi aufs Ohr, Simon halt mal ein bisschen weiter vor oder sowas.

[00:28:15] **Simon Oberrauner:** Ja, ja, es ist lustig, ich rede mit dem Domi oft auch, weil dadurch, dass wir dann Schüler, erst wenn sie jetzt am Anfang sind vor allem und jetzt haben sie 10, 15 Flüge und sie können schon so in der Früh, macht es nichts mehr, wenn leichte Thermikblasen drin sind und dann lassen wir sie rausfliegen und lassen sie nur gerade rausfliegen und dann sehen wir, boah, dort steigt es, wo wir eigentlich überhaupt also wirklich niemals gedacht hätten, dass es steigt und da lernt man also vom Wetter und vom Thermik her lernt man sehr viel, das ist super cool und natürlich auch beim Kreisen. Es ist total schön dann zu sehen,

[00:29:01] wie

[00:29:03] sich die Thermik verhält und wie sich der Schirm dazu verhält und wie sich manche Schirme verhalten, wenn sie wieder rausfallen aus der Thermik und vom Steuerverhalten wie, ich sage jetzt Arsch auf Arsch, wie mutig traut sich jemand einzukreisen in die Thermik, wie eng, ohne dass er den Schirm zu sehr abkippt und da ist, das ist so lustig, weil Thermikfliegen eigentlich was total komplexes ist und man bricht es runter in ja, da musst du ein bisschen mehr anziehen in der Hand.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Rechte Hand mal 15 Meter tiefer und geh mal mit Gewicht noch ein bisschen rein und das soll es dann richten so ungefähr.

[00:29:43] Es

[00:29:44] **Simon Oberrauner:** ist ja so, man sieht es, man sieht es und man muss eigentlich dann so hellseherische Fähigkeiten ein bisschen entwickeln, dass man sagt okay, halt weiter vor, halt weiter vor, weiter vor, weiter vor und jetzt dreh ein und ja, es ist total lustig und ich glaube, man nimmt wirklich was mit daraus. Also ich kann definitiv was daraus lernen, wenn ich anderen Leuten wieder Thermikfliegen probiere beizubringen und vor allem, wenn es dann auch in den Bereich geht, wo ich jetzt wirklich so Einzelcoachings mache und mit Leuten ganz gezielt fliege, da, da lernt man selbst als Athlet auch wieder sehr viel, weil man sich sehr viel Gedanken darüber macht, was man eigentlich selber macht und warum funktioniert das gut, was ich mache.

[00:30:28] **Lucian Haas:** Weil man nur erklären kann, was man selber von sich auch verstanden hat.

[00:30:32] **Simon Oberrauner:** Genau, genau, ja. Und das, also man, oft kann man was gut und versteht vielleicht aber gar nicht genau, warum kann man es gut und beim Thermikfliegen ist es

[00:30:44] schwierig

[00:30:46] wirklich jemandem zu sagen, okay, ich lerne dir jetzt Thermikfliegen genauso wie ich es kann. Das ist wahrscheinlich unmöglich, aber es gibt natürlich Tricks und Sachen, die man beibringen kann, aber dann so dieses letzte Quäntchen an Gefühl, das muss, glaube ich, jeder selber erarbeiten, ja. Das ist so, wie wenn man beim Excel Maxim benutzt, wenn man zusammenfliegt, dann ist es irrsinnig schwierig über ihm zu sein. Also thermiktechnisch grandios, also finde ich wunderschön und dreht irrsinnig gut und sehr intuitiv und schön. Da guckst du einfach staunend dann zu. Ja, es ist, also natürlich ist es ja trotzdem so ein Thermik -Battle und es ist immer wieder wunderschön zu sehen, wie er dann ah, vielleicht dann doch dort noch ein bisschen vorhält und man

[00:31:37] freut sich sehr, wenn man es schafft, über ihn zu kommen, aber es passiert nicht so oft.

[00:31:45] Aber es macht dann im Endeffekt, es ist voll lustig, eigentlich ist es ja dann oft nur das Top von der Thermik, wo sich dann dieser Unterschied so ah, der hat die Blase dort einfach noch erkannt und noch so mitgenommen und dadurch nochmal diese 50 Meter dazugemacht und das ist und das macht ja vor allem dann beim, also beim Excel habe ich nicht so viel aus eben, aber dann beim DWC glaube ich oder so ist das sehr entscheidend, weil es da dann ja doch wirklich dann um die Sekunden

[00:32:14] **Lucian Haas:** geht. Wenn du so erzählst, habe ich so den Eindruck, dass du Gleitschirmfliegen ganz viel vor allem auch als im Grunde ein Lernfeld siehst für dich, so ein ständiges Lernfeld. Ja. Was aus dieser Grundhaltung heraus sage ich mal, was hat dich zu den X -Alps getrieben?

[00:32:35] **Simon Oberrauner:** Was hat mich zu den X -Alps getrieben?

[00:32:40] Ich glaube, vor allem

[00:32:44] das Abenteuer ein bisschen, also sozusagen, okay, man begibt sich da auf einen Kurs und auf eine Strecke, auf eine sehr weite, sehr lange, bei ganz unterschiedlichen Bedingungen und genau so bin ich eigentlich mein ganzes Fliegerleben auch ans Fliegen reingegangen. Ich wollte immer so schauen, okay, welche Bedingungen lassen sich da vielleicht fliegen oder vielleicht, wie geht das dort und bin ganz oft bei viel Wind am Berg gestanden und habe es einfach nur den Wind beobachtet und wie sich die Böen verhalten und habe gemerkt, es ist zu viel Wind, den Schirm zusammengepackt lassen und gar nicht daran gedacht zu starten. Habe es mir einfach angeschaut und probiert zu verstehen, okay, wie verhalten sich die Böen, wie sind die Abstände und so weiter. Und beim X -Alps

[00:33:30] ist es so, dass man eben dort auch mit einem Team an den Start geht. Und das erste Mal war,

[00:33:40] ja, also das Abenteuer ist wirklich ja, die perfekte Beschreibung dafür, es war ein pures Abenteuer. Also da ist jetzt das letzte X -Alps. Also deine erste

[00:33:52] **Lucian Haas:** X -Alps -Teilnahme nicht, wo du als Supporter von Paul dabei warst, sondern also Paul, das war 2015 als Supporter und 2017 war deine wirkliche erste X -Alps als Teilnehmer.

[00:34:03] **Simon Oberrauner:** Genau. Also 2015 war das natürlich also das war wild. Ich war noch nie in den Westalpen. Und habe den Mont Blanc zum ersten Mal fliegend gesehen, eigentlich, ja. Also ich bin dort mit dem Paul auf so sehr grenzwertigen Startplätzen gestartet und dann dreht man dort auf und man weiß, okay, theoretisch kommt dann jetzt der Mont Blanc und dann schaut man, boah, man schaut einmal, man schaut einmal so wirklich so rauf den Berg, diesen weißen Riesen und denkt sich nur, okay, wow. Und ja, da war das da war ganz viel, also was da hat der Paul auch gesagt, boah, also ich bin da Linien geflogen, von denen ich niemals geglaubt hätte, dass sie funktionieren,

[00:34:55] weil ich habe die klassischen Linien, die man dort fliegt, gar nicht gekannt. Und die klassischen Linien haben manchmal gar nicht funktioniert, weil es überhaupt keine Bedingungen dafür waren, sondern ich habe wirklich nur auf die Bedingungen geschaut und geschaut, was zu den Bedingungen passt, ohne ein Bild von der Schnelle, eine kleine XC -Route zu haben. Also die Skyways hattest du

[00:35:19] **Lucian Haas:** nicht im Kopf, sondern einfach nur der Wind bläst gerade so, okay, dann darüber. Der Wind bläst so,

[00:35:27] **Simon Oberrauner:** Reliefkarte, genau, Talwind, überregionaler und genau, und mein System, das ich halt einfach gelernt habe, sozusagen, also meine Anschauung von Wind und Thermik und die hat dorthin gepasst, und das hat immer wieder gut funktioniert.

[00:35:43] **Lucian Haas:** Obwohl du dort vorher nie geflogen bist. Also in solchen wirklich hochalpinen Gelände wie dort, warst du nie. Du kommst Graz, Schöckl, das sind halt nur 1500 oder was du auch immer dort hast, ein bisschen flachere Hänge, nicht ganz so steil und sonst irgendwie was. Hoch aufragender Fels mit Eis bedeckt und sowas gibt es da gar nicht.

[00:36:01] **Simon Oberrauner:** Gibt es dort ganz wenig, aber wir sind schon, also wir sind sehr viel nach Arndt Holz gefahren. Also so nach zwei Jahren, eineinhalb, zwei Jahren, fliegen waren so meine ersten, ich glaube zwei Jahre fliegen war mein erster Arndt -Holz -Ausflug. Und da habe ich, XC -mäßig habe ich definitiv, also da hat mir der Berni Besl sehr viel gelernt, vor allem wie man in Arndt -Holz fliegt auch. Das hat er irrsinnig voll geil mir eigentlich vermitteln können, wie das funktioniert.

[00:36:35] Und von dem her habe ich schon die hohen Berge ein bisschen gewusst, wie die funktionieren, aber trotzdem ist es dort nochmal was anderes kommt mir vor. Also es ist nochmal höher und nochmal extremer. Aber es hat total gut funktioniert und auch dieses, ich kann mich gut erinnern, dieses letzte Stück nach Monaco. Da sind wir von Barcelonnette dort, dieser Pass, einer der bekanntesten Pässe, von dem man dann jetzt eigentlich gar nicht mehr starten dürfte, wenn man nach Monaco fliegt, weil dort ja der Mercantur Nationalpark ist. Aber damals war das XC irgendwie so 2015, okay, nein, den Nationalpark gibt es nicht. Also, ja, keine Ahnung. Und da hat man dann Richtung Monaco fliegen können

[00:37:20] und das war, ja, ich habe gar nicht anders, also natürlich hat man sich das vorher mal auf Google Earth angeschaut und das Ganze, aber im Endeffekt, wenn man dann wirklich dort ist, ist es wieder was ganz anderes. Und da habe ich sehr frei fliegen können, also ohne zu sehr irgendwelche,

[00:37:43] ich sage jetzt auch Gefahren zu sehen, ich habe eher nur die Möglichkeiten gesehen. Ich habe gesehen, okay, ah, dort könnte ich draufblasen, dort könnte das Tor funktionieren, dort so. Und habe mich eigentlich von Thermik zu Thermik gehandelt und bin den letzten ganzen Flug eigentlich mit dem Paul mitgeflogen. Und dann war dort davor, ist dann ja so ein Militärstützpunkt und ich habe mir gedacht, boah, nein, dort fliege ich sicher nicht durch. Keine Ahnung, vielleicht hat der Paul dort ja eine Freigabe und ich sicher nicht. Und bin dann dort davor gelandet und erst mal so dort um die Ecke hat dann, glaube ich, noch... von der Straße sein Schirm halb zerstört und wir sind das Ziel gelaufen. Ja, irrsinnige Abenteuer. Also deswegen, das war so mein Gedanke an X -Helps und ich habe Abenteuer immer gern

gehabt. Also habe Abenteuer sehr gern.

[00:38:30] So sich ein bisschen was Unbekanntes zu begeben und die Aufgabe am Weg zu lösen, wie sie kommt. Weil wir können beim X -Helps nicht vorhersehen, was werden für Bedingungen sein, wie wird es dort sein, wie wird es dort sein. Man muss ganz viel auch on the go lösen. Und das ist so der Begriff von Abenteuer eigentlich oft. Weil Abenteuer kannst du nicht voll planen. Und X -Helps kannst du nicht voll planen. Es geht nicht. Aber wenn du Erfahrung hast, kannst du gut auf Sachen eingehen. Deswegen ist der Kriegel also gut und er kann irrsinnig gut planen mit seiner Erfahrung. Genau, aber das ist so für mich die Essenz von X -Helps, dieses Abenteuer zu erleben.

[00:39:15] Und vor allem war es am Anfang so, das zu machen. Und nach 2015 habe ich gewusst, das muss ich unbedingt selber machen. Da mag ich mit meinem Team

[00:39:22] **Lucian Haas:** reingehen. Aber du bist gewissermaßen, bist du ja schon eine X -Helps da mit dem Paul mitgeflogen, wenn du sagst, als Supporter war ich eigentlich überall dabei und bin auf viele Flüge dann parallel geflogen. Parallel, ja genau. Paul ist damals, ist der Dritter geworden oder sowas? Ja.

[00:39:39] **Simon Oberrauner:** Du hättest damals vielleicht auch Dritter schon werden können. Wirklich, ist das so? Das ist schwierig, schwierig. Würde ich technisch nicht so sagen, weil jetzt sich die Flugzeuge rauszupicken, an denen man fliegen kann und dann das nur gut geht, das ist das eine. Aber wirklich das X -Helps komplett selbst zu machen, ist wieder was ganz anderes, weil es reicht ein kleiner Fehler und du stehst dann am guten Tag wo am Boden und dann ist das Rennen für dich, du bist auf einmal 50, 60 Kilometer hinten und irrsinnig schwer da irgendwas aufzuholen.

[00:40:14] Und du hast, wenn ich da so frei dabei bin, dann habe ich überhaupt keinen Renndruck. Also ich habe ja quasi für mich war das okay, ich fliege da jetzt einfach und weiß, ich kann dann, also wenn die Supporter dort sind oder sonst steige ich in den Zug und fahre ein Stück oder das geht sich normal immer aus und habe dann jemanden, mit dem ich mitfahren kann und kann ins Auto steigen und dann aber selbst dann dort an der Startlinie zu stehen, das ist eine komplett andere Erfahrung. Das war viel intensiver und zum Beispiel vor meinem ersten X -Herbst habe ich mal den Fuß gebrochen gehabt, neun Monate davor bei einer blöden Landung und also weil ich wirklich auch nicht gewusst habe wie Speedlanding eigentlich wirklich funktioniert und

[00:41:03] habe da meinen Fuß gebrochen gehabt also wirklich ganz, ganz blöd und da haben die Ärzte gesagt, also so was wie ein X -Herbst, dann habe ich ihnen erklären müssen was ist das, na das wird sicher nicht funktionieren nein, garantiert nicht, also das können sie jetzt schon unterscheiden, dass das nicht gehen wird, dann sagt man okay, das ist die Meinung und aber ich probiere es halt und wenn es nicht funktioniert dann funktioniert es nicht, aber probieren mal und ja, habe dann viele Leute getroffen, die mir einfach geholfen haben und gesagt haben, es ist so viel möglich und dein Körper kann ganz viel, also jeder Körper kann ganz viel es ist kein Fixum, also kein Fixum, das ist eine Sache, dass du da mitmachen kannst aber du kannst dich dorthin trainieren und schau mal wie dein Körper reagiert oder vor allem dein Gelenk und das war das X -Herbst mit am meisten bis jetzt von mir, mit am meisten Kilometer am Boden das waren

[00:41:58] 2017

[00:41:58] **Lucian Haas:** oder welches Jahr war das?

[00:42:00] **Simon Oberrauner:** 2017, ja

[00:42:02] dieses Rennen hat gestartet im Schüttregen und ist dann rauf auf den Geißberg im kompletten Regen und ich habe den Berg gar nicht erkannt, wir sind im Schlamm eingesunken rauf, es waren trotzdem irrsinnig viele Menschen oben, das war wie ein ja, das hat sich angefühlt wie ich weiß nicht, also sehr intensiv und vor allem, du kriegst dort oben so eine Flagge in die Hand gedrückt und rennst da drauf und im Endeffekt zwei Tage eigentlich nur laufen und dann will man unbedingt fliegen und dann erfährt man auf einmal so okay, du bist jetzt voll in dem Rennen und dann erfährt man, wie sehr einen so ein Rennen pusht wie es dich also pusht in eine Richtung, in die du vielleicht gar nicht gehen willst weil es war kompletter Föhntag und irgendwie fliegen dort alle

[00:43:01] und sie stehen dort in der Nähe von der Köln -Rennsperre, das ist Maltetal und das ist bei Nordföhn ein ganz, ganz blödes Tal und ich sehe unten auch, also ich sehe alle gefahren eigentlich, ich habe das alles wahrgenommen und entscheide mich aber trotzdem dort zu starten, in eigentlich sehr einer ungünstigen Position und probiere das Tal

dann rausfliegen und merke keine Chance, dass ich das Tal rausfliege, vor allem weil da sehr viele Hochspannungsleitungen entqueren muss mich in den Wind stellen und muss dort sozusagen in einem ganz schmalen Teil von dem Tal dann landen und lande dort auf der Straße safe und war machbar, aber ich habe einfach gewusst, ich habe es in dem Moment das war einfach irrsinnig dumm da zu fliegen und habe so gemerkt in welche Richtung ich da jetzt irgendwie mich selbst

[00:43:49] gedrückt habe, durch das Rennen, durch das Sehen, dass andere fliegen und habe mir dann eingedacht, okay, nein, das will ich nicht ich will mich nicht in so eine Situation begeben also ich will nicht ich will keine Angst beim Fliegen haben und da war es definitiv so und war eigentlich von mir selbst total enttäuscht und habe mir dann gedacht, okay eigentlich kann ich jetzt auch aufhören weil für was weitermachen, also ich will ich will mich selbst ich will mich nicht verletzen, ich will den Sport noch so lange wie möglich machen und dann neige ich dazu da auch also jetzt sehr dramatisch reinzugehen und

[00:44:30] habe dann, zum Glück ist meine Freundin da als Supporterin dabei gewesen und ich habe gesagt, hey

[00:44:37] komm mal runter und wir gehen jetzt mal nur spazieren, okay spazieren wir einfach nur das Tal darunter sind wirklich ganz gemütlich spaziert bei uns wir haben sogar, wir haben wirklich wir haben so Eierschwammerl gefunden und haben die gepflückt und sind dann so das Tal runter spaziert und irgendwie, und dann habe ich das Wetter gecheckt für morgen und sie so morgen ist ein super Flugtag hey, irgendwie ich habe schon Lust zu fliegen und da war ich dann schon so an 25. Stelle oder so schon alle vorbei schon und ich denke mir ja geh morgen einfach fliegen geh morgen einfach fliegen und und dann passt es auch und dann schauen wir und dann kann ich nur immer aufhören weil morgen ist echt ein safer, guter Flugtag und

[00:45:23] dann war ich am Ende von dem nächsten Tag auf einmal auf Platz 3 und war so da kannst du einfach voll wieder zurückkommen in mein Fliegen und in meine Entscheidungen und nicht in irgendwas Getriebenes und das war dann bei dem Rennen trotzdem immer wieder so wieder gemerkt, oh ich fall schon wieder rein in dieses Getriebenwerden und wieder aktiv rausnehmen und also wenn man zwar X -Alps zum ersten Mal macht, dann kann einen das schon wirklich sehr ja, ist es sehr gefährlich, dass man also man muss sehr über sich selbst Bescheid wissen eigentlich und über seine Entscheidungen, das ist wichtig so

[00:46:01] **Lucian Haas:** ein bisschen, so wie du das jetzt erzählt, ich muss jetzt gerade an Maxime Pinot denken, der ja bei dieser X -Alps am zweiten Tag oder am Ende des zweiten Tages, nachdem dieser sehr starke Föhnwind dort war und wo dann manche geflogen sind und er hat sich dann einfach entschieden, ich flieg nicht und am Ende des Tages hat er auch gesagt, ich steig aus wo dann große Diskussionen viele Beifall geklatscht haben, sozialen Medien andere haben überlegt, was heißt das denn jetzt oder sonst was was hast du gedacht, als du das gehört hast? Hast du dich ein bisschen an deine Situation 2017

[00:46:33] zurückerinnert gefühlt oder sowas? Oder hast du auch mit Maxime mal darüber gesprochen und hast ihm das erzählt, wie du damals damit umgegangen bist? Nein, ich hab mit

[00:46:42] **Simon Oberrauner:** ihm noch nicht drüber gesprochen, ich hab aber zum Beispiel, es war der gleiche Startplatz von dem, also er war neben mir, ich bin gestartet, er hat sich sehr Zeit gelassen mit dem Aufbauen und war jetzt einge... man hat schon ein bisschen gemerkt, okay er ist jetzt nicht so die Motivation, also so hab ich ihn bei dem Rennen nicht gekannt, normal ist er schnell, zack, spielt die Karte von seiner körperlichen Fitness immer gut aus, läuft drauf, schnell unterwegs, schnell wieder anfliegen und da war er er war nicht so wie ich ihn gekannt hab, also er war schon eher zurückhaltend und eher so boah, und ich hab's dann sehr verstanden, weil ich eigentlich auch auf den Tag

[00:47:28] sehr respektvoll geschaut hab, weil ich gewusst hab, wir fliegen eigentlich komplett Richtung

[00:47:37] jetzt Reschensee, wo der Nordföhn einfach irrsinnig stark ist und immer stärker wird, Anfang vom Tag war's mir nicht so stark vorhergesagt, und ich hab mir das so gedanklich offen gelassen, was passiert wenn wir Richtung Meran kommen und

[00:47:55] ja, ich kann's entscheiden, ich glaub er hat dann auch, er ist dann ein bisschen später gestartet und hat dann beim Start ich glaub er hat einen Klapper gehabt, das war ein blöder Startplatz, den wir dort gehabt haben aus dem

Milieu ins Luft rein drehen hat müssen, und ich kann verstehen, dass er sagt, auch mit Hintergrund, ich glaub das hat er so geschrieben

[00:48:16] weil's in der Vergangenheit auch... viele Unfälle gegeben hat, wo er ein nahes Verhältnis gehabt hat und ich glaub da hat er einfach gesehen, hey ich mag das jetzt nicht und dann hat er damit hat er genau richtig entschieden er wollt sich diesen Bedingungen jetzt auch nicht aussetzen und wenn du das nicht willst dann

[00:48:43] darfst du da nicht drüber gehen weil dann bist du nicht bei der Sache, sondern dann funktioniert das nicht und da verstehe ich ihn vollkommen, dann sag ich, okay

[00:48:55] Respekt, richtige Entscheidung

[00:48:58] du wolltest das nicht, und das ist dann ist es immer die richtige Entscheidung zu sagen, nein, ich mag da jetzt nicht drüber gehen ich glaub aber auch nicht, dass man jetzt sagen kann okay, weil Maxim nicht wollte, darf jetzt niemand, also das kann man auch nicht so definieren das ist eine persönliche

[00:49:20] **Lucian Haas:** Entscheidung, das ist ganz klar genau, genau, aber jetzt wo ich noch gesagt habe, man kann ja so und so damit umgehen du hast gesagt, an dem Tag, okay ich will jetzt also 2017, ich will jetzt eigentlich nicht mehr fliegen und vielleicht geb ich sogar auf kriegst dann das Ding, komm geh einfach mal ein bisschen wir gehen mal schwanger suchen und dann gucken wir morgen wieder und vielleicht hätte es Maxim ja auch gut getan zu sagen, ich lauf einfach und guck dann wie viel Spaß ich von hinten raus noch habe und wer weiß, vielleicht flieg ich dann auch plötzlich wieder von Platz 25 auf Platz 3 vor und sag dann wieder, ja ich bin eigentlich wieder voll im Rennen und es war gesund für mich, gesund, also psychisch gesund nicht zu fliegen und jetzt ist es psychisch gesund zu merken, hey ich kann aber trotzdem genauso wieder voll mit vorne dabei sein, also das Erlebnis was du hattest, hat er sich ja vielleicht genommen ja, ja definitiv

[00:50:10] **Simon Oberrauner:** also ist aber natürlich muss man 2017 auch sagen, war ich in einer anderen Position das zu sagen da haben vielleicht nicht so viele Menschen drauf geschaut, was ich tu und da ist der Maxim natürlich als Favorit für das Rennen anders drinnen ja und wie gesagt ich weiß leider auch nicht oder ich weiß seine genauen persönlichen Gründe nicht ich weiß nur, dass er ein irrsinnig guter Pilot ist und ja und ich Respekt vor der Entscheidung habe und deswegen

[00:50:42] **Lucian Haas:** Lassen wir Pino mal beiseite, wir sind bei dir was mich jetzt interessiert, weil du sagst diese ganz kurz, also ich bringe noch den Namen Pino einmal rein, aber dann lassen wir ihn beiseite, weil du gesagt hast, dass Pino war der Favorit und steht da wahrscheinlich auch noch anders unter Druck und unter Beobachtung und sowas, du sagst 2017, das war so meine erste da warst du halt bei den Leuten noch nicht so auf dem Schirm, später bist du mehr auf den Schirm gekommen jetzt bei deiner sagen wir jetzt in diesem Jahr bei deinem letzten X -Alps, wo du auch wieder Dritter geworden bist, spürst du mittlerweile mehr Druck, wenn du an so einem Wettbewerb teilnimmst oder kannst du immer noch sagen, ich gehe eigentlich relativ, immer noch relativ unbefangen an sowas heran

[00:51:25] **Simon Oberrauner:** Ja

[00:51:28] ich muss unbefangen rangehen, weil ich nur dann gut bin, das habe ich über mich gelernt Ja ich meine das eine ist ja

[00:51:35] **Lucian Haas:** die Erkenntnis, ich muss unbefangen sein, aber unbefangen sein müssen ist ja schon wieder eine Schwierigkeit weil wenn man dem Hirn sagt nun sei aber unbefangen, sagt das Hirn was soll ich und ist sofort befangen also wie schaffst du es da noch unbefangen zu bleiben?

[00:51:55] Ja

[00:51:55] **Simon Oberrauner:** das ist eine sehr gute Frage und es ist vor allem am Anfang vom X -Alps irrsinnig schwer

[00:52:03] in das Rennen reinzufinden und wenn man reinfindet und es läuft und man ist da, man kann sich gut etablieren vor einem Feld und kann dann seine seine Linie fliegen und seine Linie wählen, das kann man vor allem finde ich sehr gut, wenn man nicht ganz ganz vorne ist oder also wenn man ganz vorne ist, kann man es sehr gut, ja? weil dann

hat man niemanden der irgendwas vorgibt dann kann man sehr gut seine Linie fliegen und dann wieder ist es vielleicht wenn man gerade so ein bisschen dahinter ist schwierig andere Entscheidungen zu treffen auch gar nicht so einfach, außer man sieht dass die vordere Linie nicht funktioniert dann ist es einfach

[00:52:43] Wie geht man unbefangen in so ein X -Alps? Ich habe es immer dadurch gemacht, dass ich gesagt habe mein Ziel ist es ins Ziel zu kommen und das so schnell wie möglich für mich, also ich will einfach gute Entscheidungen treffen und dann kommt der Rest und natürlich ist es dann sehr schwierig wenn man schlechte Entscheidungen trifft oder oder so jetzt zurück fällt, was immer wieder mal passieren kann in so einem X -Alps, aber dadurch, dass ich weiß wie und das habe ich eben bei dem ersten X -Alps so so stark gelernt wie dynamisch so ein Rennen sein kann und das war vielleicht 2017 ein bisschen anders mittlerweile schon sehr schwierig wenn man so weit hinten ist geht es am Anfang noch dass man wieder vorspringt, das geht aber nach 3 -4 Tagen

[00:53:37] keine Chance mehr eigentlich Auch weil der

[00:53:39] **Lucian Haas:** Kurs so genauer vorgegeben ist und du so viele Landepunkte hast, wo du wirklich unten ins Tal runter musst und erst wieder hoch laufen musst, also du kannst nicht mit zwei Superflügen von Platz 25 auf ziemlich weit vorne wieder vorfliegen und alle sagen, wie hat er die Linie jetzt gefunden, die Linie ist ja viel stärker vorgegeben mittlerweile.

[00:53:55] **Simon Oberrauner:** Genau, genau, die ist sehr stark vorgegeben und es wird mehr etappenmäßig, kommt mir vor, also einfach durch die Turnpoints weil es eben das Tempo wieder kurz rausnimmt und dadurch eigentlich den Progress für den Tag sehr stark beschränkt genau, also für mich ist es nach wie vor, das ins Ziel zu kommen, weil das einfach unglaublich schön ist, aber ich habe jetzt es ist total lustig, weil wir haben zum ersten Mal wirklich einen professionellen Filmer dabei gehabt, bei den X -Alps jetzt, der das alles aufgenommen hat und der auch ganz viel von den Supportern aufgenommen hat und von dem, wie sich die Supporter fühlen und ich habe mir eigentlich immer gedacht ja, die sind so drauf wie ich und das passt da und dann bin ich halt wieder ein bisschen zurückgefallen und das ist okay, das ist

[00:54:40] ich muss wieder ich kann wieder aufholen und ich will einfach eine schnelle Linie finden und orientiere mich nicht an ihnen sondern an mir und und das habe ich eigentlich viel besser können, als meine Teilnehmer zumindest waren, weil die so am am fiebern waren am Livetracken und so, oh scheiße

[00:54:58] **Lucian Haas:** und die waren dann gefrustet, wenn du hinten dran warst ungefähr?

[00:55:01] **Simon Oberrauner:** Ja genau, aber das habe ich nur auf den Videos gesehen und sie haben es mich halt eigentlich gar nicht so spüren lassen und das haben sie eigentlich immer sehr gut gemacht und es war immer ein gutes Feeling, wenn sie da waren und sie waren immer happy und ich habe dieses Jahr ein

[00:55:18] wirklich, wirklich cooles Team gehabt, das war zwar sehr ähnlich, wie es auch schon davor war, aber es waren noch zwei neue dabei und die haben super gut reinpasst und es war ja, wir haben richtig coole Zeit gehabt denke ich, obwohl sehr viel, also sehr viel, also die erste Nacht war eigentlich Worst Case Szenario, also schlechter kann man sich das für das Team gar nicht vorstellen, wir waren dort Platzwiese oben in den Dolomiten und gehen dann alle schlafen und nach drei Stunden, also mitten in der Nacht, merke ich, dass eine Busdör aufgeht, und wieder zu und zehn Sekunden darauf

[00:56:02] übergibt sich wer, aber für eine halbe Stunde quasi wirklich alles raus, ja, komplett. Das hat ganz wild gelungen und ich dachte, boah, da hat es irgendjemand erwischt und dann kommt so die Überlegung, hey, was ist, wenn das von mir wäre, und schiebe so vom Sammelmobil die Luke auf, weil ich im Dachzelt schlafe und schaue so runter und sehe, oh, ein Supporter von mir, mein Physio, ist nicht da, und der andere Supporter schaut mich an und sagt, scheiße, und ich so, scheiße.

[00:56:42] Irgendwie ist es gegangen, dass ich das nicht bekommen habe, oder war es ein Magen Unverträglichkeit, auf jeden Fall habe ich die ersten drei Tage einen sehr angeschlagenen Physio gehabt, der aber das durchgehalten hat, und dem am Ende vom Rennen ist er wieder überall mitgegangen, also so Mitte des Rennens eigentlich schon. Er ist überall gut mitgegangen und war schon wieder voll fit, ich glaube sogar am dritten oder vierten Tag am Anfang war er schon

wieder voll dabei, und das hat dann meinen Hauptsupporter auch noch ein bisschen getroffen, er war dann auch so zwei, drei Tage sehr, sehr lidiert, aber irgendwie haben wir das als Team voll managen können, vor allem, weil es halt so gut geflogen ist auch, das ist dann schon einfacher.

[00:57:23] **Lucian Haas:** Ich will nochmal zurückspringen zum Thema Risiko, und jetzt gerade an dem Beispiel, wir haben vorhin schon drüber gesprochen, dieser zweite Tag, der Föhntag, da bist du glaube ich letzten,

[00:57:36] ich meine, wenn ich es richtig verfolgt habe, warst du zwischendurch sogar in Führung, warst der Erste, der in Meran gelandet ist, oder so was, kann das sein? Danach. Ich habe nur so ein Bild, also nicht so ein Bild, sondern ein Video gesehen, das angeblich dich gezeigt hat, aber soviel ich weiß, warst du auch bei einer Abflug ins Tal, wo es dich eigentlich nur ziemlich hoch und runter gebeutet hat, wo du kämpfen musstest, um diesen Schirm aufzuhalten, aufstellen, hochreißen, seitlich einklappen, leicht wieder weiter hangeln und sonstiges.

[00:58:08] Was geht dir bei sowas durch den Kopf? Geht da überhaupt was durch den Kopf, oder ist man so in einem Tunnel, dass man nur noch Flugmaschine ist? Ja,

[00:58:20] **Simon Oberrauner:** Flugmaschine. Das ist eine gute Definition. Was geht dir in den Kopf? Also ich kann es genau herleiten, wir sind dort entlang gesort, oder sagen wir mal so, ich bin vielleicht, ich habe es nach diesem Start dort, das war so ein Prallhang vom Föhnwind, ist es einmal schön raufgegangen und Griegl und Christian Schuck waren vorne gewesen, sie sind so 10 Minuten vor mir gestartet, und ich habe gesehen, was sie tun, es ist sehr schwer, Höhe zu machen. Und ich habe gemerkt, okay, es ist nicht so viel Wind in der Höhe, dass wir jetzt wirklich da einfach dahin sohren und das Finschgau rauffliegen wie nichts, sondern dass das schwierig wird jetzt. Und dann sehe ich aber auch, dass sie so ein bisschen in den Race -Modus kommen und vor, und okay, da geht noch nichts gut und weiter, und da geht wieder nichts gut und weiter.

[00:59:10] Und ich denke mir, nein, nein, nein, das ist jetzt falsch. Das hat man dann richtig gut gesehen und genau, es wird nicht funktionieren. Da hat man irrsinnig viel Zeit gelassen in einer Thermik, also mit einem halben Meter pro teilweise Minute vielleicht gestiegen, kurzzeitig, wirklich so ein Nullschieber -Austritt, wo ich wusste, okay, es hilft nur, wenn man hochkommt, dann sorten wir da drauf. Und das ist mir dann gelungen, bin dort weitergesort, und dann habe ich gemerkt, okay, jetzt kommen wir näher Richtung Finschgau und die Ausrichtung von der, da ist ein kleiner Talsprung dann, oder relativ großer, und die Ausrichtung von der Rippe wird dann nicht optimal sein, aber oben ist eh nicht so viel Wind. Also ich bin dort hingeflogen mit dem Trink, teilweise 30, 35 km/h und super Glitten, richtig gute Gleitzeit.

[00:59:57] Und auf einmal merkt man, gerade mit meinen Supportern telefoniert und so gesagt, boah ja, vielleicht kurbe ich dort um die Ecke und dann kann ich noch weitersorten, läuft eigentlich super gut und das funktioniert gerade sehr gut. Und dann ist es so ein bisschen wie gegen eine Wand zu fliegen, so ein bisschen gegen seine imaginäre, seine, okay, oder ein Verzögerungsstreifen könnte man sich jetzt vorstellen, so wie ein unendlicher

[01:00:25] Verzögerungsstreifen von Mario Kart. Es gibt die Beschleunigungsstreifen, die Verzögerungsstreifen, und das war unendlicher Verzögerungsstreifen und du merkst auf einmal, boah, es ist in Rolle über Rolle geht's eigentlich zwar vorwärts, aber irrsinnig turbulent und okay, also dann hab ich wirklich sehr lang probiert noch um diese Ecke zu kommen und dann hab ich gemerkt, okay, na, geht nicht. Also ich kann da, ich komm da nicht drüber und möglicherweise ist jetzt die einzige jetzt, der Wind wird bis ins Tal nicht weniger werden, wenn dann mehr und bin dann eher ein bisschen am Hang dort geblieben und hab probiert so nur langsam raus in das Tal zu kommen und hab gemerkt, am Hang ist es eigentlich viel turbulenter, weil der

[01:01:13] runtergedrückt hat und im Endeffekt sind das die Überlegungen, die da auch durchgehen, also bei mir, es war voller Fokus, ich hab gewusst, sehr anspruchsvolle Situation, 100 % Fokus auf wo bin ich, wo kann ich hin, was sind meine Möglichkeiten und hab das alles unter, also gefühlt sozusagen von mir, ist genau das gekommen, was ich auch erwartet hab. Es war hart, es war hart, den Schirm offen zu lassen, zu haben und hab dann auch bei der Landung war's viel ruhiger als dieses Video zeigt, es war halt genau die ganz turbulente Phase, wo der Tal das aufgenommen hat und bin dann dort gelandet und in einer wirklich, ich hab eine supergroße Wiese gehabt und bin da gelandet.

[01:02:01] Bei mir war der Wind noch gar nicht so stark, der ist, in dem Moment ist er massiv durchbrochen und es sind andere dann hinter mir, es hat ja jeder gedacht, ah ok, der Simon hat da vielleicht irgendeinen Fehler gemacht beim Anfliegen, es hat ja jeder gesagt, ah probier ich auch, probier ich auch, also auch beim Domi haben die, es waren ja alle noch zusammen und alle sind gegen diese Wand geflogen, sozusagen und gelandet worden und die sind alle immer weniger weit gekommen, das heißt der Wind ist eigentlich immer stärker geworden. Ihr habt da sogar noch eine relativ günstige

[01:02:38] Situation gehabt eigentlich, dass das einfach war.

[01:02:43] Andere sind teilweise fünf Kilometer rückwärts geflogen, bis sie, bis sie dann am Boden waren, weil sie und da haben auch beim Domi die Supporter gesagt, na ich lande in dem Nebental, da ist weniger Wind und das fliegt mir draus und er denkt sich, boah ihr habt tausend Meter über Grund, das hier kann ich ja nur rausgleiten, na ganz nett, also es ist dann probiert rausgegangen und wieder alles zurückgeschoben worden vom Wind, aber beim Damien und allen, also es ist niemandem gut gegangen an dem Tag, es war halt gerade noch auf der handelbaren Situation, also für mich, ich weiß jetzt nicht wie es bei den anderen war, aber sie haben es ja auch geschafft, sozusagen, aber

[01:03:24] es ist eine Situation, ich habe sozusagen mit viel Wind gerechnet, mit so viel natürlich nicht, weil dann hätte wahrscheinlich er probiert,

[01:03:37] die Situation, also die Optionen waren sehr limitiert, weil am Hang oben zu landen bringt dir da nichts, weil der Hang eigentlich, also da war es viel turbulenter als im Tal unten, sie haben sich dann bewusst dafür entschieden, wenn da jetzt der Hang gemütlicher ausgeschaut hätte, weil das war meine erste Option, okay, vielleicht ist am Hang noch ein bisschen weniger, dann hat man gemerkt, wie die Bäume am Hang ausgeschaut haben, das ist gar keine Option, und dann war es unten zum Glück eben so ein bisschen kompressionsmäßig weniger und habe dort sehr safe landen können. Aber

[01:04:08] **Lucian Haas:** hast du da manchmal so Gedanken wie, also auch im Flug, wie hoffentlich komme ich hier heil runter oder gibt es solche Gedanken dann gar nicht, weil man so fokussiert ist, dass man dann sagt, ja, Flugmaschine?

[01:04:21] **Simon Oberrauner:** Ja, also in, ich glaube es ist der Platz für sowas, weil das wäre eigentlich reines Zweifeln, so hoffentlich schaffe ich das jetzt, hoffentlich schaffe ich das, das habe ich eh ja bei, hoffentlich schaffe ich die Thermik aufzudrehen und so, hoffentlich 1900 Meter und dann hoffentlich gleite ich über den Pass drüber, aber in dem Moment ist ja eigentlich gar kein Platz dafür, da bist du 100 % fokussiert, du bist 100 % da drinnen. Wo

[01:04:48] **Lucian Haas:** ist da dein Adrenalinlevel dann, wenn du gelandet bist? Jenseits der Scheitellkante so ungefähr? Ich bin dann eigentlich

[01:04:55] **Simon Oberrauner:** relativ ruhig, wenn ich nach sowas gelandet bin, weil ich weiß, das war ja,

[01:05:02] das war jetzt ein hohes Risiko, es ist alles gut gegangen, aber ich bin dann meistens sehr ruhig und probiere die Situation auch nochmal durchgehen, was ist alles genau passiert, was waren die Entscheidungen, die dort hingeführt haben und

[01:05:17] genau, und dann ist man eigentlich eh schon wieder, okay, wir gehen dort weiter, ja, und dann geht man und ich bin am Anfang auch bewusst ein bisschen alleine gegangen, der Paul hat mich noch ein bisschen begleitet und hat seine Späße gemacht und seine, seine, seine, sein Instagram gefüttert, was er sehr gut macht und eben so cool, dass er da war und das hat mich eigentlich voll gefreut, also er war dann voll hier und hat dann Snacks mitgebracht und sind mitgelaufen ein bisschen mit mir, das war total cool und er weiß ja genau, wie das ist dort, ja. Das

[01:05:49] **Lucian Haas:** Laufen hilft dann auch wieder runterzukommen, also jetzt heile vom Berg teilweise wieder runterzukommen, aber auch wirklich nervös, also vom neurologischen Zustand her wieder so runterzukommen, dass man sagt, okay, jetzt bin ich wieder bei mir. Ja. Also davor war ich auch bei mir, weil ich war so fokussiert, aber ich kann mich jetzt wieder dem normalen öffnen und sagen, ich steh wieder mit beiden Beinen auf dem Boden.

[01:06:12] **Simon Oberrauner:** Ja, und es ist auch was sehr Einfaches im Vergleich zu dem, was davor, sozusagen, also es ist halt, wenn du laufst, ja, das ist, das kann man sehr gut trainieren und ist was sehr Überschaubares, wie das, wie das ist für den Körper und deswegen freut man sich dann einfach, weil das was sehr monotones, einfaches ist und da war es super cool zu laufen, dann und es hat mir dann eingetaugt, ja, es war jetzt nicht so, oh, ich bin von 3000 Meter runtergeschwemmt worden und scheiße, jetzt muss ich laufen, sondern okay, gut, das braucht es jetzt eh, weil es braucht ein bisschen Entspannung und das Rennen ist nur lang und das war jetzt superintensiv und runterkommen und Energie sammeln für die nächsten Tage, weil da entscheidet sich viel mehr als an so einem Tag, weil, dass man da dann 10 Kilometer weiter gleitet oder was, das macht überhaupt keinen Unterschied, weil der nächste Tag ist auf Flugzeug, und da wird wieder komplett durchgemischt, jeder, der

[01:07:05] bis nach Maran kommen ist, ist quasi gleiche Position, ja.

[01:07:09] **Lucian Haas:** Ihr steckt ja da mitten im Rennen drin und ihr erlebt das dann als Rennen so intensiv, dann gibt's die Leute, die das alles beobachten von außen und ihre Social Media Kommentare schreiben oder sowas, hast du im Rennen, kriegst du davon eigentlich überhaupt irgendwie etwas mit, auch, dass ihr teilweise so wie, gibt's ja so Worte wie, ah, das sind die Gladiatoren von XI, also von Red Bull und sonst irgendwie was, also, da so was von außen an dich überhaupt rankommt oder seid ihr so abgeschottet, auch gar, also nicht von, bewusst von anderen abgeschottet, sondern, dass ihr euch in so einen Rennmodus begeben, dass du sagst, davon krieg ich eigentlich fast gar nichts mit, außer wenn mir ein Paltackatz da mal über den Weg läuft und mir gerade drei Fragen für seinen Insta -Account stellt.

[01:07:53] **Simon Oberrauner:** Also, es war, es war bei mir so, dass ich eigentlich wenig auf Social Media schaue, während so einem Rennen, oder beziehungsweise fast gar nichts vielleicht zu schauen, ah, was haben sie von mir postet, oder so, so ein bisschen. Und in dem Fall habe ich nur meine Supporter geredet und gehört, oh, hast du das Video gesehen, das sie von Simon gemacht haben? Und ich so, was? Was ist da los? Und er so, okay. Und dann hab ich mir gedacht, nein, das muss ich mir jetzt anschauen. Dann hab ich mir das Video angeschaut und hab gesehen, wie viele hundert Kommentare da jetzt dabei sind oder was. Und hab mir gedacht, klicke ich da jetzt drauf oder klicke ich da nicht drauf? Und hab dann irgendwie da drauf geklickt, weil es mich interessiert hat. Und das war ein totaler Fehler, da drauf zu klicken. Es war, weil so viele Menschen, ah, die ich gekannt hab, irgendwie dann drauf

[01:08:40] kommentiert haben und auf so einer Welle aufgesprungen sind und hab mir gedacht, boah, okay, wieder weg dann. Es war so, war am Abend, kurz vorm Schlafen, und dann ist das natürlich voll drinnen und

[01:08:53] dann probiert man damit halt das zu handeln. Und dann geht man seine Schritte durch. Was hat man gemacht? Wie hat man sich gefühlt? Und im Endeffekt war ich mit mir im Reinen.

[01:09:05] Also, das waren irrsinnig herausfordernde Bedingungen. Ich bin aber nicht

[01:09:11] jetzt in einen Modus gekommen oder in eine Situation, die ich noch nie gehabt hätte. Also, dass man von so einer Föhnwand ich weiß, wie es sich anfühlt, weil ich schon viele Hike -and -Fly -Rennen auf hohem Niveau jetzt gemacht hab, wo immer wieder dann Situationen kommen, wo du in den Wind kommst, es sei jetzt Talwind, sei es Föhnwind, wo du in eine Schneise kommst, wo du nicht mehr rauskommst, wo du weißt, du musst dort jetzt landen. Und in der Situation hab ich mich nicht überfordert gefühlt. Und auf dem Video schaut das ganz anders aus, als ich mich natürlich gefühlt hab. Irgendwie nehmen dir dann natürlich so Leute das vorweg, wie der sich gefühlt haben muss. Und der war total am Limit und das war unglaublich. Und dann zweifelst du das schon auch ein bisschen, weil es sind teilweise Leute, die du kennst.

[01:09:57] Die Zweifel kommen dann schon.

[01:09:58] **Lucian Haas:** Du siehst dein eigenes Bild und sagst, ach du Scheiße, da hätte eigentlich nicht viel gefehlt, also hätte nicht viel gefehlt, aber in dem Moment sagst du, es hat eigentlich ganz viel gefehlt, weil ich war so drin, ich wusste genau, was passiert. Also du warst die Flugmaschine, die in dem Moment voll funktioniert hat, aktiv fliegend und sonst was. Und der von außen kann sich in deine Situation überhaupt nicht reindenken, aber wenn du jetzt von außen wieder guckst, kannst du dich in die Situation des von außen reindenken und sagst dann natürlich vollkommen hanebüchen, was der Simon da sich zusammengefliegen hat. Warum ist der

[01:10:28] **Simon Oberrauner:** da überhaupt in die Luft gegangen? Genau, ist eine schwierige Situation. Und deswegen ist es total dumm, da wäre nix auf Social Media zu schauen, weil man ist in seinem Rennen und nicht in dem Rennen von irgendwem anderen oder von irgendwem, der ein Kommentar oder irgendwas schreibt, sondern man ist, man macht das Rennen selbst, man trifft jede Entscheidung selber dort und

[01:10:49] deswegen habe ich mir gedacht, hey, ich mach das Rennen und hab das weg dann und hab dann, ich hab das nächste Mal auf Social Media war ich kurz vorm Mont Blanc

[01:11:02] Klettersteig, wo ich zusammen mit meinem Filmer ein bisschen gelaufen bin und er hat gesagt, hey, hast du das letzte Video schon gesehen? Und ich so, nein, ich hab mich ewig nicht reingeschaut einfach, weil mir das voll rausgebracht hat und er, ah, schau's mal an, da, das hab ich geschnitten und ich schau mir das an, was er geschnitten hat und denke mir einfach nur, wow, wirklich so, wow, Wahnsinnsarbeit, richtig cool, mega und hab mich voll gefreut und dann hab ich eingenommen die Videos, die sozusagen mein Account postet, hab eigentlich so angeschaut und das hat mir voll daugt und das hat mich motiviert und danach waren die Bedingungen ja auch einfach wirklich, wir haben ja grandios gute Flugbedingungen danach gehabt. Also es war sensationell zum Fliegen.

[01:11:46] **Lucian Haas:** Gibt es Dinge bei den X -Alps über die aus deiner Sicht zu wenig gesprochen wird oder die zu wenig wahrgenommen werden? Die

[01:11:55] **Simon Oberrauner:** zu wenig wahrgenommen werden? Ja, was wird wahrgenommen?

[01:12:01] Ja, definitiv. Ich glaube, nach dem X -Alps werden so viele geniale Entscheidungen getroffen und und

[01:12:13] gute Routen geflogen für Wetter, das vielleicht gar nicht so bekannt ist, dass man das dort machen kann und das passiert dann oft eher so im hinteren Feld auch viel und das sieht man eigentlich gar nicht, was da für coole Routen geflogen wird, weil ich weiß es eben, weil so am Anfang, bei meinen ersten zwei X -Alps war ich am Ende vom Rennen, nach vorkommen, wenn ich mal viel Kraft probiert habe aufzusparen, das habe ich so ein bisschen auch von Paul gesehen gehabt, am Ende brauchst du nochmal Kraft, weil da geht allen die Kraft aus, da kannst du alle nochmal aufholen. Das ist was, das ich von ihm definitiv sehr gut gelernt habe und da sind wir teilweise richtig coole Routen geflogen und das hat irgendwie niemanden interessiert, weil

[01:12:59] Swiss schauen irgendwie nur alle nach vorne und was dort passiert. Es ist halt bei Rennen leider so.

[01:13:05] **Lucian Haas:** Ja, wenn du gesagt hast, am Anfang deiner Fliegerkarriere hast du ganz viel auch Google Earth geguckt und dir die ganzen Flüge dann angeguckt und versuchst du analysieren und sowas. Wenn du jetzt sagst, X -Alps selbst, weil da so extrem geflogen wird und Routen ausprobiert werden müssen auch teilweise, um überhaupt weiter zu kommen und sowas, nutzt du sowas auch, dass du vielleicht jetzt im Winter, wenn du sagst, es ist nicht zu fliegen oder sowas, dass du jetzt sagst, pass mal auf, ich gucke mir mal die ganzen Flüge von den Nachzüglern der X -Alps 2025 an und guck nochmal, was haben die da eigentlich noch zusammen geflogen? Also machst du noch so eine Nachbereitung, um zu sagen, davon kann ich auch wieder was lernen?

[01:13:45] **Simon Oberrauner:** Ja, voll. Also das mache ich total gern, dass ich so diese ganzen Tracklogs nochmal anschau und probiere, was Spannendes rauszufinden und was wo funktioniert hat. Ich tue das total gern, die Tracklogs auf Google Earth anzuschauen. Das ist schon fast eine Leidenschaft. So ein bisschen bezeichnend und man sieht ja auch ganz viel aus so einem Tracklog heraus, wie ist wer geflogen, wenn man die Bedingungen dazu kennt. Das heißt, ich schaue schon auch eher natürlich, was ganz vorne geflogen worden ist, weil du kriegst es ja während dem Rennen gar nicht mit, wie die Leute hinter dir fliegen. Also vor allem nicht, wie sie genau fliegen, vielleicht so ein Umriss. Und da lernt man ganz viel wieder raus, was noch funktioniert hat, weil man die Bedingungen dazu kennt.

[01:14:34] Und dann schaut man schon auch, wie ist es normal, so weiter zurück. Und wenn es weiter zurück dann ja eigentlich jetzt so, wie als wären dort

[01:14:45] schlechtere Piloten oder was unterwegs, was hier überhaupt nicht der Fall ist. Und da lernt man dann auch nochmal richtig viel, was funktioniert und wo. Also da Nachbereitung ist schon ein großes Ding bei mir. Und das passiert eigentlich oft so wirklich nebenbei. Jetzt hole ich mir den Tracklog wieder her und schaue mir das an. War super, einen ganzen Abend dort rein und ja.

[01:15:08] **Lucian Haas:** Was ist an deinem Flugstil besonders, wo du sagen würdest, da kann sich ein anderer ruhig mal was abgucken. Also wo du drauf stolz bist. Wo du sagst, hey, das kann ich wirklich gut. Und wenn man sich meine Tracks anguckt, dann kann man da vielleicht auch wirklich was für sich rausziehen. Wo man sagt, da habe ich was vom Simon gelernt.

[01:15:29] Ich glaube, das ist vielleicht so ein

[01:15:30] **Simon Oberrauner:** bisschen das

[01:15:34] so ein bisschen tricksen und

[01:15:38] vielleicht fliegend bleiben. Wenn jetzt schon alle irgendwo landen gehen und

[01:15:44] dann, ich habe immer probiert, so lange wie möglich zu fliegen. Also in der Luft zu bleiben. Und noch dort Thermik zu finden und vielleicht manchmal Umwege zu nehmen, um in der Luft zu bleiben. Auch wenn es heißt, wenn es nicht aufgeht, dass man dann vielleicht weitergehen muss. Also ich gebe sehr gern, wenn sich eine Linie für mich gut anfühlt, dann gebe ich ihr sehr gern. Die Chance. Aber dass man lernen muss, weil oft ist das vielleicht nicht die logische Linie. Aber wenn man eine Linie anschaut und fühlt sich gut an und man denkt sich, boah, ich würde eigentlich gern wissen, ob das funktioniert. Dann nehmen sie ein bisschen nachzugeben und sagen, ja cool, probieren wir das aus. Und zwar, am Anfang bin ich ganz viel so geflogen, ganz viel am Boden gestanden.

[01:16:30] Weil einfach die Intuition vielleicht dafür noch nicht wirklich da war. Aber ich habe es schon von Anfang an so gemacht, dass ich, ähm, halt oft einmal am Boden gestanden bin, weil ich mir gedacht habe, boah, das würde ich gerne fliegen oder das probieren. Und dann hat es auch eine Zeit gegeben, wo ich voll weggekommen bin von dem, weil ich sehr auf effizient und schneller fliegen, schneller fliegen, schneller fliegen. Und dann habe ich so zurückgedacht und so meine anfangs langen, weiten Strecken geflogen, wo dann die ersten 200er gekommen sind. Wo ich eigentlich voll intuitiv und sehr, sehr schnell dadurch auch geflogen bin. Und viel thermisch stehen lassen habe und wirklich so gar nicht den X-Half-Stil eigentlich gehabt, sondern voll den Wettkampfstil, weil

[01:17:16] das in Antwoorts halt irgendwie so gelernt worden ist, sage ich jetzt einmal, weil da bist ja, da bist schnell geflogen. Weil du viel umwegfliegst, musst du eben sehr schnell fliegen da. Und ja, also wahrscheinlich ist es das in der Luft bleiben. Und das thermisch probieren ausdrehen und zu finden an Orten, wo es vielleicht nicht so 100 % ersichtlich ist, dass da etwas raufgeht.

[01:17:41] **Lucian Haas:** Wie kommst du oder wie entsteht dieses gute Gefühl für eine Linie? Hast du dir das mal so überlegt, dass ich bin jetzt Flugschüler bei dir und frag mal der Erfahrene, kannst du mir, hast du das schon so weit durchstiegen für dich, dass du mir davon was weitergeben könntest? Oder ist das wirklich ich sehe Wolken, ich sehe Wind, ich sehe, was auch immer, Vögel da hinten die rauffahren oder sonst was und das aggregiert sich so, dass mein Bauchgefühl sagt, die Linie ist gut. Warum auch immer.

[01:18:11] **Simon Oberrauner:** Ja, ich verstehe die Frage. Nur die Antwort ist schwer. Ich weiß nur, die Antwort ist schwer. Weil,

[01:18:21] weil es ganz oft so ist, wenn man, dass es manchmal funktioniert, wem das genau so zu erklären, warum ich das gerade so sehe und, aber ganz oft fehlt die Möglichkeit, das zu probieren. Weil manchmal steht man am Boden und sagt, ah, das und da und jetzt könnte ich mir vorstellen, dass das in die Richtung und so funktioniert. Und ist dann oft die, das probiert man schon so weitergeben, man probiert ganz viel an, vor allem dann bei den Streckenflugkursen weiterzugeben, dass ich sage, okay, das sehe ich jetzt. Aber ich sage dann immer dazu, es ist überhaupt keine Garantie, dass das so funktioniert, weil es funktioniert für mich oft auch nicht. Aber wenn es dann eben nicht funktioniert, dann hätte ich noch diese Option.

[01:19:07] Dann könnte man dort noch hin. Und wahrscheinlich schaut für mich eine Linie oft dann auch gut aus, wenn ich dann noch unterbewusst einen Rettungsanker wo noch habe. Und sage, ah, okay, aber das ist fast eine hundertprozentige Sache, dass das funktioniert. Und so könnte ich mich dann wieder raus, aus dieser Situation rausbringen, wenn die Linie nicht funktioniert hätte sozusagen. Und fliegend bleiben und wieder weiter fliegen. Und ich habe solche Situationen beim X-Büro, auch eine irrsinnig intensive Situation gehabt, wo ich aus einem Graben nicht

rausgekommen bin. Und ich bin dort schon zwei Stunden, glaube ich, wirklich an Ort und Stelle gepickt und immer wieder gegen den Talwind vor, wieder probiert auftreten, versetzen es und den Bart wieder verloren.

[01:19:52] Und dort hin und her und hin und her. Ich habe diesen ganzen Ort dort eigentlich mit Track -Log -Farbe angemalt. Also für mich den Track habe ich schon nicht mehr gewusst, wo war ich gerade. Und ich habe mir überlegt, also ich gehe dann oft so an, das probiere ich an den Schülern weiter zu gehen, ich gehe so ran, es ist ein Rätsel jetzt. Es ist für mich jetzt gerade ein Rätsel und es gibt irgendeine Lösung. Es gibt, meistens gibt es eine Lösung. Und dort war das in dem Fall, das war komplett verrückt. Also wie das dann so eine kleine Blase ein bisschen mehr erwischt gehabt und dann gesehen, erst für die Topologie ein Bild gekriegt und gemerkt, ah, das ist ein weites Plateau und der Wind steht auf das Plateau warum lande ich nicht einfach auf das Plateau und kite mit dem Wind bis

[01:20:43] zu dem Tal, wo ich dann wieder durch runterfliegen kann. Also, hey, das ist die Lösung. Und lande dort oben rein, gehe so 100 Meter rauf und kite mit dem Schirm über ein Plateau drüber, so eine Stunde vor Sonnenuntergang. Wirklich der Golden Hour. Es klingt so kitschig, aber es sind wirklich so drei wilde, weiße Pferde neben mir. Komplette verrückt. Und ich kite dort weiter und denke mir, okay,

[01:21:17] verrückt, kite auf so einen Berg rauf und starte dort runter und gleite noch über 20 Kilometer das Tal raus und bin dadurch fix vierter Platz bei Mixed Bureau. Und das sind so Situationen, wo ich mir denke, ach,

[01:21:35] bin ich froh, dass ich da so durchhalte, dass ich so okay, es gibt aber irgendeine Möglichkeit noch und ich sehe sie nur momentan nicht. Und das ist vielleicht das, was mir am Fliegen so taugt, dass es so viele Möglichkeiten und Situationen gibt und man die dann finden muss

[01:21:57] **Lucian Haas:** eigentlich erst. Also zum einen musst du spielerisch daran gehen, musst ein bisschen Fantasie haben, aber, wenn ich das richtig verstehe, du musst auch ungeheuer geduldig sein.

[01:22:09] **Simon Oberrauner:** Ja. Definitiv. Und sehr

[01:22:11] **Lucian Haas:** viele Piloten oder Pilotinnen, die ich kenne, also viele scheitern wahrscheinlich sehr häufig an ihrer eigenen Ungeduld. Definitiv, ja. Hast du diese Geduld, ist das bei dir quasi in der DNA drin oder hast du das trainiert? Und wenn ja, wie kann man Geduld trainieren?

[01:22:28] **Simon Oberrauner:** Ich glaube, ich habe von Natur aus wahrscheinlich so ein bisschen Zähheit da, also, dass ich solche Situationen gut durchziehen kann und wieder probiere und wieder probiere und wieder probiere, weil ich vielleicht ein bisschen daran glaube. Vor allem ist es in der Luft ja sehr wenig körperliche Anstrengungen, sondern vor allem mentale. Und das ist hart. Man darf sich nur nicht sagen, okay, das ist jetzt einfach nicht hart und ich bleibe einfach, weil dann sauft man sowieso ab, weil das in der Luft bleiben war ja schon sehr hart in dem Moment. Das heißt, es ist, ja,

[01:23:10] ich glaube, man kann es definitiv trainieren und zwar indem man dann in dem Moment, in dem die Situation kommt, die Erwartung sehr stark zurückschreibt. Also und zu sagen, das ist jetzt auch in Ordnung, weil um was geht es denn eigentlich? Ja, das ist jetzt okay, dann wird es nicht der 300er -Streckenflug oder dann wird es eben nicht das. Und bei Hike -and -Fly -Rennen ist es halt natürlich immer so, dass okay, aber noch einmal aufdrehen, das bringt richtig viel. Und da bin ich manchmal aber auch so, dass ich zu viel Geduld sozusagen mit reinbringe und dass die schnellere Option ganz oft gewesen wäre, okay, rein landen, raufgehen, weiter fliegen.

[01:23:59] Und da kommt man das Ganze wieder ein bisschen in die Quere, weil ich will die Thermik dort verstehen und ich will probieren, da jetzt rauf zu kommen und dann verbringe ich viel zu viel Zeit auf den Hang und hätte eigentlich schon ganz leicht rein landen können, raufgehen und weiter fliegen.

[01:24:14] **Lucian Haas:** Aber dafür weißt du es vielleicht beim nächsten Mal besser. Also was heißt besser, sondern wenn du in einer anderen Situation bist, wo vielleicht genau diese Erfahrung oder dieses, was du ausprobiert hast und das, was du da ins Muskelgedächtnis oder was auch immer in die hintersten Arschmuskeln noch reingeprägt haben, wo du sagst, ich fühle jetzt da, das zieht mich irgendwie da, das muss da vorne auf der Ecke dann noch irgendwie hochgehen. Ja, diese Erfahrung muss man ja auch machen. Und dann irgendwo abspeichern, dass man sie beim nächsten Mal irgendwo abrufen kann. Das denke ich mir auch oft, ja. Habe

[01:24:44] **Simon Oberrauner:** ich wieder was gelernt, funktioniert das nicht. Genau, ja. Und dann kann man das eigentlich relativ gut verarbeiten, weil man nimmt den Lerneffekt daraus mit. Und das war, also die Situation, die ich zum Beispiel gerade anspreche, die war kurz vorm Bernhardpass nach Ledersalps, wo ich dann auf einmal wirklich so 40, 50 Kilometer Rückstand gehabt habe zu den Ersten. Und ganz tief in einem Tal drinnen war der,

[01:25:15] da ist der Name gar nicht mehr, Megaskigebiet dort hinten drinnen und Land dort auf halber Höhe, 2000 Meter, also halber Höhe ist schon relativ hoch rein auf das Skigebiet. Und da denkt man, boah, das Tal rausfliegen ist irgendwie dumm, weil dann muss ich voll weit gehen und jetzt bin ich hoch und morgen kann ich das viel besser nutzen. Und habe dann auch gesehen, dass der Damien -Nachbar kommt und der macht aber die G -Variante so ein bisschen und dann kommt man so ein bisschen ins Überlegen. Und dann sagen die Supporter, ja, sie sind in drei Stunden da, weil das ist ewig weit, weil sie haben jetzt bei dem Hang gewartet, wo ich ewig probiert habe.

[01:25:55] Scheiße, okay. Und dann passieren aber so Sachen, das ist ich selbst, es hat mich dort wer landen gesehen, bei dem See, und der ist mit seinem Auto hergekommen und hat gesagt, cool, ich selbst und hi, und kann ich irgendwas für dich tun? Und ich so, ja, eigentlich wäre ich total hungrig. Und er so, hey, kein Problem. Fahrt runter ins Tal zu seiner Wohnung und bringt seine Frau mit, die hochschwanger war,

[01:26:26] und eine hausgemachte Quiche zum Trinken und Snacks. Und ich kann mich in sein Auto reinlegen und kann dort chillen und er versorgt mich voll. Das ist jetzt so cool, Frankreich ist da richtig lässig. Die Lebenbarkeit ist schon sehr unterschiedlich. Genau wie die Schweiz. Da merkt man das ganz, ganz stark.

[01:26:48] **Lucian Haas:** Das sind jetzt diese sehr persönlichen, sehr menschlichen Erlebnisse, die man dabei hat. Auf der anderen Seite ist es auch noch ein Rennen und man will natürlich gewinnen, oder zumindest, das spielt auch noch eine Rolle, dass man sagt, ich will auch aufs Podium kommen, du hast es ja auch geschafft, aber nur Dritter. Was würdest du sagen, würde sich in deinem Leben etwas ändern, wenn du die X -Alps mal gewinnen würdest?

[01:27:15] **Simon Oberrauner:** Hm. Ich glaube gar nicht so viel, wahrscheinlich. Oder vielleicht an deinem Antrieb. Also wäre das

[01:27:22] **Lucian Haas:** vielleicht etwas, wo du sagst, würde sich damit vielleicht der Antrieb, an den X -Alps teilzunehmen, würde der vielleicht weniger werden? Also ist diese Sache, ich war bisher immer nur Fünfter, Dritter, Sechster, wieder Dritter, Sechster, nochmal Dritter oder sowas, dass das so ein Antrieb ist, zu sagen, ich will, aber eigentlich will ich ja doch gerne einmal Erster werden, also melde ich mich in zwei Jahren wieder an.

[01:27:45] Und wenn du es jetzt mal gewinnen würdest, wäre die Frage größer, vielleicht soll ich da überhaupt nochmal teilnehmen, jetzt habe ich eigentlich alle Ziele mal erreicht, die ich da erreichen könnte.

[01:27:55] **Simon Oberrauner:** Nein, glaube ich nicht. Weil ich die X -Alps, weil ich ja nicht das Ziel rein habe, die X -Alps zu gewinnen. Das ist nicht das Ding, sozusagen.

[01:28:08] Sondern es ist das Ding, das Rennen zu machen, überhaupt. Und das ist jedes Mal wieder so neu und so komplex und nie gleich,

[01:28:19] dass ich diese Herausforderung, die ist es eigentlich, die dort auch dazu und dort sehr gut finde, weil sie sehr selbstbestimmt ist in dem Format. Und natürlich kann man jetzt drüber streiten, wie die Strecke aufgebaut ist mit den Klettersteigen, vielleicht nicht sehr zielführend. Aber nein, ich glaube,

[01:28:41] wird sich nicht die Motivation für das X -Alps dadurch jetzt allein ändern, dass ich sage, okay, boah, ich stehe da ganz oben, fertig.

[01:28:51] Nein, glaube ich nicht. Wäre doch durchaus noch da. Und es war nämlich lustig, wie ich einmal, wie ich das erste Mal Dritter geworden bin und dann dort oben stehe, so eine Minute, irgendwie bei mir ist es immer sehr knapp zum Zweiten.

[01:29:08] Eine Minute. Ich war jetzt hier in diesem

[01:29:09] **Lucian Haas:** Jahr, was waren es, fünf Sekunden, 13 irgendwas? 16. Ich glaube 16, ja. Und

[01:29:14] **Simon Oberrauner:** vor allem, ja, ich bin ja sogar höher losgeflogen als der Lars, aber er hat das sehr gut gemacht, er ist vorgeflogen und hat den Abstand immer gut gehalten und dann habe ich voll beschleunigen müssen, um ihn aufzuholen und dadurch eigentlich ein bisschen verloren. Also das Gurtzeug hat in dem Fall wirklich einen großen Unterschied gemacht. Hat man sehr stark gemerkt. Also das Gurtzeug ist doch wirklich so voll verkleidet, bringt da wirklich was.

[01:29:48] Aber wie ich damals oben gelandet bin, 2021 und in der Minute hinter dem Patrick war, hat irgendwer so gesagt Jetzt kannst du aufhören, oder? Dritter, passt, oder? So on top und passt. Und ich habe mir gedacht, hm, spannende Ansicht. Und habe die wirklich so im Hinterkopf gehabt und gesagt, will ich jetzt eigentlich so sagen, okay, jetzt bin ich so weit oben und jetzt passt das, jetzt kann ich sozusagen so mit dem stehen lassen und es steht dann richtig cool. Und dann habe ich mir gedacht, na, eigentlich das ist ja gar nicht der Hauptgrund, die Beziehung ist nicht der Hauptgrund, warum ich mitmache, sondern eben, weil ich dieses Abenteuer und vor allem mit den anderen zusammen, mit dem Team und auch mit den anderen Athleten, sich dort so zu messen, das ist einfach was, was ich sehr gerne tue.

[01:30:45] Also nach wie vor sehr gerne zu machen.

[01:30:48] **Lucian Haas:** Nun ist das ja auch eine sehr, sehr besondere Zeit, die man da hat, diese zwei Wochen. X-Alps und auch mit der Vorbereitung wahrscheinlich auch, aber kulminiert dann halt in diesen X-Alps. Was würdest du denn sagen, was kannst du als Lehre oder sowas aus so einem Extremwettbewerb wie den X-Alps mitnehmen oder als Erkenntnis, die dir fürs normale Leben taugt, wo du sagst, hey, da hat mich die X-Alps auch irgendwie wirklich weitergebracht?

[01:31:22] **Simon Oberrauner:** Ganz viel. Ganz, ganz viel. Es ist vor allem auch ein bisschen Vertrauen ins Leben, also das soll jetzt nicht so heißen, man kann alles machen und es wird schon gut werden, sondern das soll eher heißen, man wird seinen Weg finden. Das hat mir das Paragleiten an sich sehr, sehr gut gezeigt und ich kann ganz oft irgendwie Parallelen vom Paragleiten zum Leben, da sind immer wieder so schöne

[01:32:00] Parallelen sichtbar und

[01:32:04] ich glaube, insgesamt ist es das Paragleiten vor allem, das mir sehr viel fürs Leben gebracht hat und sehr viel gelernt hat. Und

[01:32:15] ja, deswegen, und es gibt mir eben einfach auch viel, also sozusagen, und das Schöne ist, das dann eben auch zurückzugeben mit den Schulen, mit den anderen Leuten diese Möglichkeit zu geben und aber auch gleichzeitig zu zeigen, okay, es muss nicht jeder einfach das so extrem machen, sondern es ist so ein wunderschöner Sport und ich habe nach wie vor auch diese einfachen Abgleiter, so am Abend auf dem Hausberg bei uns auf dem Schöckllauf und einfach nur runtergleiten, ist nach wie vor was, das ich unglaublich gerne mache. Das so wirklich eine richtige Erfüllung für mich ist, wenn ich da drauflaufen kann und dann rum auspacken und das auch schnell auspacken und weil, ah, Sonnenuntergang im Wald und das

[01:33:07] ist nach wie vor für mich ein Wunderwunderschön. Und deswegen, also das ganze Paragleiten hat mir vor allem gelehrt, Vertrauen,

[01:33:21] zu haben und den Mut, seinen

[01:33:26] Weg oder sagen wir, seine Linie zu gehen oder den einfach zu finden und beim Paragleiten das hat mir, das war total unsicher am Anfang zu sagen, okay, ich entscheide mich jetzt da fürs Paragleiten, also es ging dir jetzt alles so einfach und dann, ja okay, dann habe ich einfach Paragleiten gemacht. Da kommen natürlich ganz viele Sachen und auch so Existenzängste und kann ich da irgendwie einmal davon leben? Oder ist das jetzt alles totaler Blödsinn und im Endeffekt ist es totaler Blödsinn, da zu sehr in dieses Denken reinzukommen, sondern wenn man was findet, das man wirklich gerne hat und dann darf man das verfolgen und dann soll man das verfolgen und dann wird sich meistens auch ein Weg ergeben, wie man das gut machen kann und

[01:34:16] deswegen sage ich, okay, wenn man irgendwas findet, eine Leidenschaft, unbedingt verfolgen. Das ist, glaube ich, eines der wichtigsten Sachen, die ich gelernt habe durchs Paragleiten.

[01:34:25] **Lucian Haas:** Ist ein sehr schönes Schlusswort. Aber eine Frage habe ich noch. Warst du des Fliegens auch schon mal überdrüssig?

[01:34:41] **Simon Oberrauner:** Ja, so nach den X -Hubs ist es so, dass man eigentlich einmal eine Zeit lang wirklich sagt, okay, das war jetzt so intensiv, das war auch zehrend, dass man richtig merkt, jetzt ist es gerade einfach zu viel. Ich will gar nicht fliegen. Dann will ich auf dem Rennrad sitzen und ich habe gerade eine Woche Urlaub in Südfrankreich gemacht, wo der Fabi Puhl 300 Kilometer FAI geflogen ist. Ich bin am Rennrad im Galipier -Bas raufgefahren und dann habe ich gedacht, das taugt mir gerade viel mehr. Und jetzt kommt gerade wieder voll dieses, war irgendwie wieder fliegen.

[01:35:26] Also es kommt gerade wieder voll. Und ich glaube, dem muss man dann eben auch den Raum geben, dass, wenn das so kommt, okay, jetzt ist zu viel, dann darf man das nicht so überfordern. Also jetzt, wie der Lars zum Beispiel gleich direkt unter Kriegel die Eiger -Tour draufgemacht haben, hätte ich nicht so wirklich Lust gehabt drauf, muss ich ehrlich sagen. Gut, Simon.

[01:35:49] **Lucian Haas:** Vielen, vielen Dank für mittlerweile auch einer der fast längsten Podcasts, die ich aufgenommen habe. Es ist nicht der längste, aber einer der längeren geworden. Aber super, super interessant. Vielen, vielen Dank für deine Erzählung. Ich glaube, da werden einige die ein und andere Idee und Anknüpfungspunkt für sich finden, wo sie sagen, in die Richtung kann ich mal weiterdenken oder ach, das verstehe ich jetzt ein bisschen besser oder so hat er das erlebt. Also vielen, vielen Dank. Ganz toll auch erzählt. Bitte, sehr gerne. Flieg weiter so und ich, alle werden, glaube ich, begeistert auch weiterverfolgen, wenn du bei den nächsten X -Alpen bist. Ich glaube, mittlerweile von so vielen habe ich gehört, die sagen immer Geheimfavorit oder meinen, wo sie alle sich auch mal wünschen, dass er gewinnen würde, wer glaube ich du? Ich glaube, da würden alle sagen, ja, der hat es jetzt endlich auch mal verdient. Von daher, ich bin mal gespannt, ob du in zwei Jahren wieder teilnimmst.

[01:36:36] Ich gehe mal davon aus und dann drücken wir alle zusammen die Daumen.

[01:36:40] **Simon Oberrauner:** Vielen, vielen Dank, Lucien. Und ich muss auch wirklich an der Stelle sagen, wunderschön ist die Fragen, Stellungen und genial. Und das ist ein sehr, sehr cooler Podcast. Vielen, vielen Dank für die gute Vorbereitung auch von dir. Das merkt man richtig. Die Fragen waren genial. Und das ermöglicht natürlich dann auch ein ganz anderes Erzählen. Und vielen Dank dafür.

[01:37:10] **Lucian Haas:** Das war Simon Oberrauner. Wenn dir die Episode gefallen hat und du noch mehr interessante Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören willst, dann werde doch zum Förderer von Podz-Glitz und dem Gleitschirm-Blog Looglights. Auf looglights.blogspot.com gibt es die Seite Fördern. Dort findest du alle nötigen Infos und Links, um mir finanziell unter die Arme zu greifen. Denn als freier Journalist ist stecke ich viel Zeit, Arbeit und auch Kosten in diese Projekte. Damit ich das weiterhin so professionell, werbefrei und unabhängig tun kann, brauche ich deine Unterstützung. Welchen Betrag als Förderer du gibst, kannst du frei wählen. Falls du dir unsicher bist und eine Anregung brauchst, mein unverbindlicher Vorschlag ist 60 Euro im Jahr.

[01:37:55] Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald. Bleib gesund und genieß die Freiheit. Ciao. Euer Lucian.

English

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

Show notes

At the Redbull X-Alps, Simon Oberrauner takes risks, yet he teaches his flight students caution. How does that fit together?

The Redbull X-Alps are considered the world's most extreme paragliding race. There, flying is constantly done in conditions where hobby pilots wouldn't even unpack their gliders. Foehn conditions, rain showers, the heaviest valley winds. What goes on in the mind of an athlete in such moments? Simon Oberrauner tells this and many other interesting details in this episode 166 of Podz-Glidz.

The 34-year-old Austrian has already participated in six X-Alps. Once as a supporter, five times as an athlete. In 2025, he finished in 3rd place in a remarkably close finish.

But the podcast is not a race retelling. The conversation spans a wide arc. How did Simon become the aircraft that can fight through massive turbulence, but also follow highly intuitive lines? And what of these experiences can he convey to his flight students as a flight instructor?

We talk about virtues that take us further than just flying: patience, joy of experimentation, thirst for knowledge, passion.

Since you are listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glidz. How to do that is explained in the paragliding blog Lu-Glidz on the page "Fördern".

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

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

Music for this episode:

Track: Golden Hour | Artist: Telecasted

Youtube Audio Library

https://youtu.be/QEueVPIn_I

Lu-Glidz 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 Simon Oberrauner:

- Flugschule Steiermark: <https://www.flugschule-steiermark.at/>

- Facebook: <https://www.facebook.com/simon.oberrauner>
- Instagram: <https://www.instagram.com/simonoberrauner/>

Transcript

[00:00:02] **Simon Oberrauner:** When you find something you really like, you have to pursue it, and then a way to do it well will usually present itself, which is why I say, okay, if you find anything, a passion, definitely pursue it. I think that's one of the most important things I've learned through paragliding.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:44] **Simon Oberrauner:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:47] **Lucian Haas:** Today with Simon Oberrauner and I'm Lucian Haas.

[00:00:56] The Red Bull X-Alps are considered the world's most extreme paragliding race. They fly in conditions there that hobby pilots wouldn't even dream of taking their glider out in. Foehn conditions, rain showers, the heaviest valley wind. What goes through an athlete's mind in moments like that? Simon Oberrauner tells us about that and many other interesting details in this episode 166 of Podz-Glitz. The 34-year-old Austrian has already participated in six X-Alps. Once as a supporter, five times as an athlete. In 2025, he finished in third place by a hair. But the podcast isn't a retelling of the race.

[00:01:44] The conversation covers a wide range of topics. How did Simon become the kind of flying machine that can fight through massive turbulence but also follow highly intuitive lines? And what of those experiences can he pass on to his students as a flight instructor? We talk about virtues that don't just help us with flying. Patience, a love for experimenting, thirst for knowledge, passion. Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glitz? You can find out how on the GluGlides page in the Gleitschirm-Blog. Simon,

[00:02:20] You participated in the X-Alps, but you also run a flight school together with Tommy Friedrich, who also took part in the X-Alps. How do those two things actually go together? Professional racing, basically, and then the mundane life of a flight instructor?

[00:02:41] **Simon Oberrauner:** Oh, straight to the hard or difficult question. We're escalating things. A very good question. Yes, we're escalating. I think so too.

[00:02:54] How does that work? It actually goes surprisingly well. You still get a good amount of flying in because you usually have more time during the week. If, for example, several flight days get pushed to the weekend, then you get a bit less flying in because, so to speak, more school time is required. But specifically now, for example, to prepare for a race like the X-Alps, I also have to mention that I had already trained a lot beforehand—even before I took over the flight school with Tommy.

[00:03:40] And I invested a lot, a lot of time into paragliding in general. I mean, I started studying back then and paragliding at the same time. At the beginning, my studies were very present. I really invested a lot of time into that. And then paragliding became more and more of a thing. And I noticed, wow, there's so much passion and so much energy for paragliding there, from my side. And actually, I never really looked at it with the view of, I absolutely have to make a living from this. But simply, it's something so beautiful and I like learning. I just like, I like understanding thermals more. I like understanding how to fly cross-country. And I found that incredibly fascinating.

[00:04:27] And I'd be sitting there in the lectures, looking out the window, and just thinking to myself, I didn't catch the last hour of the lecture. I didn't hear a thing because I was actually just watching the cumulus clouds forming out there. And then it just became more and more about paragliding. And there were also quick, cool successes and all that. The funny thing was, I didn't really compare myself to others in any way; I just always had my own goals. And that's why success was always there for me. And that's why I invested so, so much time into paragliding in total beforehand. And then it was with Border Races and competitions and once at Paul's, when I was there myself, etc.

[00:05:13] That means there was a huge wealth of experience there. And that's why it's working so well now with the flight school. I need to...

[00:05:24] **Lucian Haas:** just jump in quickly, just because a few people might be wondering. Please. What did you study?

[00:05:31] **Simon Oberrauner:** I did a technical college first and then studied electrical engineering, but I didn't finish my degree. That means you have

[00:05:38] **Lucian Haas:** dropped your studies for paragliding? Right. Yes, exactly. And then you only went paragliding and only trained and were only in

[00:05:47] **Simon Oberrauner:** the air?

[00:05:48] **Lucian Haas:** Exactly. Yes. Right, yeah. And tandem flying. And exactly. That means you financed it with tandem flying first? Right. And then at some point, with sporting success, maybe the first sponsors came along and they co-financed you a bit too? A bit.

[00:06:05] **Simon Oberrauner:** Yeah, exactly. A bit. I mean, it's hard, there isn't really much money at the beginning, and even now it's still very hard to live solely off paragliding from sponsors. For me, it's not easy, let me put it that way. Exactly. It wouldn't work out, but with the flight school together.

[00:06:24] **Lucian Haas:** My question at the beginning, you're focusing so strongly on how to manage that organizationally. What interested me, or when I was thinking about the question for myself, was more about how you manage that in your head? Because those are two different demands somehow, and maybe two completely different motivations. One is... yes, in a certain way, very egocentric. You want to fly, you want to do X-Alps. And the other is something that isn't egocentric at all, but rather you want to pass something on, you want to help others. How do you bring these two poles together?

[00:07:04] **Simon Oberrauner:** So for me, these two poles actually complement each other very well. You described it beautifully. One is, of course, the X-Alps with the competition. Although I always try to... it is a competition, guaranteed, and it's about who reaches the finish line first. But the path there is actually much more complex if you only have the goal in mind, or only the finish line or the competition. So if you only see competitors, you usually don't get very far. Because at the beginning, it's also about cooperation, checking out routes; trying to push your own way through right from the start is very difficult with the X-Alps.

[00:07:51] And if you only do it that way and don't see other paths, or the paths others take, and don't constantly rethink what's better or smarter, you won't get very far anyway. And the combination with the flight school is the beautiful thing. It means I learn an insane amount. Even with every X-Alps, there's an incredible amount of learning involved. And in the flight school, even if the knowledge I'm building during the X-Alps doesn't provide anything to a basic student at all, I can still... somehow break it down? Exactly, you can break it down a bit.

[00:08:38] And because you see so much and can assess so many conditions, you can pass that knowledge on to the student very well. Convey it further. And for me, it's beautiful, like today. I just came from the practice slope and we had the first flight with the new basic course today. And when you stand down there and take the shoes off—accompanying them on the radio—and they land and are just incredibly happy, it always reminds me of my first flight. And that was in the same training area. And there, yeah, I find myself thinking quite often, wow, I actually dreamed about it so many times, that I could just make paragliding my profession.

[00:09:27] And I have so many facets of paragliding now, by no means all of them. Ultimately through cross-country flying, hike and fly, and teaching, so to speak, and maybe lectures and coaching. But there is so much more to me than that. To experience and to learn. And that's actually my motivation. So, just getting better and experiencing more and seeing more and understanding more. And then passing that on as well, I find that beautiful.

[00:09:57] **Lucian Haas:** What fascinates you the most about teaching other people how to fly?

[00:10:03] **Simon Oberrauner:** Because it's such a fascination for me,

[00:10:07] it fascinates me like crazy when I sometimes see that sparkle in other people's eyes, when... And it keeps happening. When it's the first flight, that's the first thermals exit, that's the first small cross-country flight. And there's this motivation and enthusiasm and simply the joy of someone, that makes me think, wow, you did it now. And it gives the person themselves so much, yeah, it gives the person so much. And they're happy. And if you're allowed to accompany them a bit and give tips, and then this person manages it. And the funny thing is, many then come and sometimes say, yeah, but if you hadn't said that, I wouldn't have had a chance, I wouldn't have made it.

[00:10:52] And I say, hey, even if I give tips and maybe the tip worked out this time and so on, you're still the pilot and you make the decision yourself. And that's always difficult and not easy, doing a cross-country flight at the small scale or cranking out a thermal. And I just get so happy when students come and just tell me about the experience. And yeah, it was exactly like you explained it back then and it could be like this. And then it worked out there. Or, oh no, I flew right into that lee trap, exactly like you said, don't fly there. But I didn't believe it at the moment. And the funny thing is, I always say to them, yeah, flying into that lee, I'm telling you now, is stupid.

[00:11:38] And then it pushes you down and then it lands and the cross-country flight is over. And I always say, now I'm showing you, but you'll probably still fly there because you don't believe me, because it doesn't look like that. And yeah, everyone has to make that experience for themselves somewhere. And then people land there and I often get messages saying, yeah, you were right. And in that moment it is, but that's exactly why paragliding is so hard, because it packs so many impressions into one. Along with wind direction, the position of the sun, thermal strength, and so on. It's just a lot at the beginning and a lot stays with you, in my opinion. Paragliding is demanding and there is so much to take in.

[00:12:25] **Lucian Haas:** With these intense experiences you have during the X-Alps. You probably know a whole range of other flight instructors too. Would you say that you approach training differently with these experiences in the background?

[00:12:42] **Simon Oberrauner:** Different approach to training? Well, of course, training provides us with the framework in which you can teach, so to speak.

[00:12:53] And I don't think that I'm getting that much out of it now,

[00:13:00] maybe I'll see a bit more of which conditions tend to change quickly. That's what you mainly learn with X-Alps. Like assessing weather that stays somewhat stable or changes very rapidly. You recognize that, you learn to recognize it better. And of course, also how to take advantage of a case like X-Alps.

[00:13:32] But you learn to coach primarily when you also coach. So, I'd already done two X-Alps by the time I started coaching.

[00:13:42] And that is definitely something new that you learn. You really learn so many new things about how to teach people. And you learn that many people learn differently and need different types of input. And that's why, when you're teaching, you're learning how to teach. And I might have a bit of an advantage because I know so many conditions, which allows me to explain well what's happening right now.

[00:14:17] **Lucian Haas:** Do certain students actually come to you specifically because they say, I know, those two, Tommy and Simon, have already been involved with X-Alps. They have to be especially good teachers or something like that. So that they say, I want to somehow benefit as a student from this X-Alps bonus as well.

[00:14:36] **Simon Oberrauner:** Yes, definitely. So, sometimes it's... we always ask at the beginning of the course, so let's say, every student. And the motivation for paragliding, it's always very important for us to know that and to ask ourselves. And we also always ask how many people know X-Alps and know us from X-Alps, for example. And there are courses where maybe, I'd say, out of 10, three people, three or four people know X-Alps. And then sometimes you know the whole course. So it's totally different. Some people really don't at all, they say, "Exactly. I've actually never, never heard of it. What is that?" Then we tell them what it is, exactly.

[00:15:23] **Lucian Haas:** Well, X-Alps is also extreme flying at times, which you wouldn't necessarily teach. Or in training, you'd say, that has no place here. So how do you separate that for the people? Because they might say, I see you as a role model, the flight instructor. And they see very clearly, under what conditions—if they've watched you in some

way—they see what conditions you flew in there. And then in training, you're constantly telling them you never fly in those kinds of conditions. Probably. Yes. You tell them that. How do you bring these two worlds together so that they can accept it from you? Because they do know, come on, he's telling me something right now that I'm not supposed to do, but he's doing it.

[00:16:05] **Simon Oberrauner:** Exactly, right. It's a difficult topic and a hard one to approach. And it's something that really needs to be addressed, because otherwise there's so much uncertainty. We often compare it to professional sports. If you, for example, learn to drive from a very good driver or from a racing driver,

[00:16:32] then you can't automatically put yourself in those situations like the driver. It just doesn't work. Or with skiing. If someone is learning to ski from a skier and you see them skiing down a steep face because they're very good at it or they participate in competitions there, that doesn't automatically mean you can do it. Or they go out in conditions where everyone else is saying, "Whoa, no, that's super dangerous." But they know the mountain, they know the snow conditions there, and they can basically pull their line down with a lot of knowledge they have. And we also explain a lot that... that at the beginning of paragliding, the most fundamentally important thing is choosing the right conditions.

[00:17:23] Because if you end up in conditions that overwhelm you when paragliding, especially at the beginning, then you stop paragliding and it's dangerous, and you feel incredibly uncomfortable. And that's why we are very... very reserved when it comes to instruction, I'd say, because we don't take you into super strong thermals right at the start, because that makes no sense at all. And we really try—not just try, but we put a lot of emphasis on it—that we always use very calm conditions, the early morning hours and later in the evening, and during midday we really say, even if many people are flying now, this is hard for you, but it doesn't really achieve anything.

[00:18:15] And it's often hard for students to understand. That's really how it is. But there's no way around it. And we also say very clearly, you see, you're going to see us fly in extreme conditions at the X-Hubs too. And that's a very narrow margin you move on there because it's very tight. It's right on the edge of what you can actually fly. And the question is often, okay, but how do you get there? How do you get to the point where you can use conditions so well or so many of them? And that

[00:19:01] it's incredibly difficult to answer that question because, ultimately, it's a lot of flying. And it's something that either comes a bit naturally—that you can use more conditions and understand, above all, what I'm doing right now and where I am. For example, at the beginning, I didn't have anyone, not really a mentor or someone who would actually show me what works or what doesn't. I had to figure out a lot myself. So, really learning by doing? I had a lot of learning by doing. And I always listened very closely to a feeling inside me whenever I felt somehow unsure,

[00:19:54] then I always went down to land because I just couldn't fly anymore. I have this internal shutdown when I get really scared or something, I just can't get past it. I can't. And of course, you could say, okay, but maybe I didn't even know that I was supposed to be scared.

[00:20:13] It's something you only realize in hindsight. And that's why it certainly wasn't—it was very dangerous, how I, I'm saying now, "learned" to fly, so to speak.

[00:20:30] But I must have somehow brought a talent for the glider with me. I was always able to keep it open properly, I never had any problems with the glider somehow. So I never had situations that were really, really, really on the edge or anything. Because I believe I probably would have stopped flying then.

[00:20:51] **Lucian Haas:** But you did have, as you just said, situations where you were afraid and went down to land. Exactly, exactly, exactly. How did you manage to get past those situations again? I mean, the next flight didn't have to be the very next one, but that boundary where you say, okay, with my little experience, I might have been afraid at this point. Nowadays, you'd say, okay, my fear threshold, if I still have one, is in a completely different place than it might have been back then. But how did you do it? Especially when I, as a student of yours, come and ask, how can I do that? How did you manage to shift a fear threshold? Even if you felt it once and know that the fear can be there and it even forced you onto the ground. So why did you go flying again and say, I want to keep going?

[00:21:39] **Simon Oberrauner:** For example, I knew, okay, I don't want to go any further. Okay. The conditions were too much and it was too strong, too much dynamic or too much wind. And for the situation I was in back then, and especially it always happened to me, I would really actively go down to land when I no longer understood what was happening. What's going on right now? If I didn't know what situation I was in and why it was like that right now? And it can also be that the situation was too good. It was just rising too well everywhere and you already thought, it's dangerous. Exactly, right.

[00:22:26] I've had flights where there were really no clouds overhead. You keep climbing and climbing and climbing, and then you start thinking, okay, what's happening right now, why am I climbing so hard, and is this a wave or something, a foehn wave or what am I in? And did I overlook that in the forecast, for example, or what? I had really, really great respect for that kind of thing and would often just really try to figure out how to get down now, how to get down safely, is there wind down there, look for a wind-sheltered valley, and always try a bit to understand the wind, like from a river so to speak, or from water flowing through the valleys, and then with such

[00:23:12] eddies of that kind and calm areas often

[00:23:18] be able to decipher where you can land well, and that's why I've usually had good landing options. But that comes through understanding, especially by saying, okay, now this is going to happen there and that is going to happen there, and then you don't get a situation anymore—or mostly don't get a situation anymore—that you don't understand. And if you don't understand it at the outset and then say, okay, misjudged, it is happening after all, that means you have several models and several considerations of what can happen now, or how the weather might change there, or how the wind will behave in the next valley.

[00:24:02] Yes, you build up experience and the reading

[00:24:07] you just get better and better at reading wind, thermals, and clouds, and because of that, you understand more and don't have that urgent uncertainty anymore.

[00:24:18] **Lucian Haas:** But when you said earlier that you basically didn't have a mentor you could model yourself after, or who could pass on knowledge through his experience and say, "Yeah, yeah, what you just experienced, I can explain what's going on there now, and then you can fly with this model next time, and if you experience it again, you'll know, ah, my mentor said it like this, I'll try that out now, ah yes, exactly, I can still fly safely here, or it'll definitely go up there, even if it's leh or whatever." What kind of situations were those? If you don't have a mentor now, how did you acquire this knowledge? Or is it just for you...

[00:24:54] learned intuition, where you say this knowledge, wherever it is, it's inside me.

[00:25:02] how I react now, but I can't put it into logical thoughts; I just say my gut says go or don't go, so we land. Mhm.

[00:25:11] **Simon Oberrauner:** so I've spent a huge, huge amount of time on Google Earth and XContest doing flight analysis. I don't want to know how much time actually went into it, but I have so many track logs, weather forecasts, wind forecasts—whenever there were situations where I felt uncomfortable or went down to land, I analyzed those very intensely. What actually happened there? I tried to understand it and talked about it with friends. We were a group of three who started out, and we had a lot of exchange. We really sat down together regularly after flying, in front of our laptops, watched the videos and looked at what we did there.

[00:25:59] Man, what kind of nonsense did we actually do there? Like, seeing it in hindsight on the GoPro, okay, ah, that's why I didn't level out there, because I just let the wind push me too far or something. And those are the kinds of things you often only really understand in hindsight when you actually watch the video, the objective video, what you really did, because often the flight itself is very emotional, and because of that, you might not even notice what you actually did, and then you see it really clearly in the video. I analyzed a lot of that myself, and in the friend group, and

[00:26:46] always tried to understand what was happening, and that's how it was for us, or for me, because I was the only one among them who actually flew much further,

[00:26:58] That's how I always tried to explain what happened there, and yeah, a lot of analysis, a whole lot of analysis.

[00:27:11] Track logs, weather forecasts, videos

[00:27:15] and of course input from other pilots, too—that's definitely been part of it, of course.

[00:27:20] **Lucian Haas:** When you're teaching now, not just basic courses, but you're also doing performance training and other stuff where people are starting to fly thermals—sometimes when I'm watching people fly thermals from the ground, I can see many mistakes much faster from below, because you immediately see, "Ah, he should have held three meters more there and he didn't," and now of course he's fallen out of the back, and you already know that two circles before he actually does it; you've already seen it down there, but you can't see it in the air. Would you say as a flight instructor, the more you watch something like that, can you then... or can you also integrate that into your own flying so that in the air you know, "I'm watching myself from the outside now and I see exactly what stupid thing I'm doing here," and I give myself the radio call basically, like "Simon, hold a bit further forward" or something like that.

[00:28:15] **Simon Oberrauner:** Yeah, yeah, it's funny, I talk to Domi about this often because, since we have students—especially when they're just starting out and have done 10 or 15 flights—it doesn't matter anymore if there are light thermals in there early on. We let them fly out, just fly out straight, and then we see, wow, it's rising there where we honestly never would have thought it would rise. So you learn a lot from the weather and from the thermals, it's super cool, and of course also when circling. It's really nice to see then,

[00:29:01] how

[00:29:03] how the thermals behave and how the glider reacts to them, and how some gliders behave when they fall out of the thermals again, and in terms of handling, how—I'm saying this now, ass-to-ass—how boldly does someone dare to circle into the thermals, how tight, without tilting the glider too much, and that's, it's so funny because thermal flying is actually something totally complex and you break it down into, yeah, you have to pull a bit more in the hand.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Move your right hand down about 15 meters and lean into it a bit more with your weight, and that should fix it, more or less.

[00:29:43] It

[00:29:44] **Simon Oberrauner:** it's just like, you see it, you see it and you actually have to develop some sort of clairvoyant abilities to say, okay, just keep going, just keep going, keep going, keep going and now turn in, and yeah, it's totally funny and I think you really take something away from it. So I can definitely learn something from it when I try to teach other people thermals again, and especially when it goes into the area where I'm doing individual coaching now and flying with people very specifically, there, you as an athlete also learn a lot again, because you think a lot about what you're actually doing yourself and why what I'm doing works so well.

[00:30:28] **Lucian Haas:** Because you can only explain what you yourself have understood about your own performance.

[00:30:32] **Simon Oberrauner:** Exactly, exactly, yeah. And that, I mean, often you can do something well and maybe don't even understand exactly why you can do it well, and when it comes to thermals flying, it's

[00:30:44] difficult

[00:30:46] to really tell someone, okay, I'm going to teach you thermals flying as best as I can. That's probably impossible, but of course, there are tricks and things you can teach, but then that last bit of feeling, I think everyone has to develop that themselves, yeah. It's like when you use the Max in Excel; when you fly together, it's insanely difficult to be above him. So, thermals-wise, it's grandiose, I find it beautiful, and he turns insanely well and very intuitively and beautifully. You just watch in awe. Yeah, it is, well, of course, it's still a thermals battle, and it's always beautiful to see how he then, ah, maybe holds on a bit longer there and you

[00:31:37] you're really happy if you manage to get above him, but it doesn't happen that often.

[00:31:45] But in the end, it's really funny, actually it's often just the top of the thermals where that difference happens—like, oh, he just recognized the bubble there and caught it, and because of that, he gained another 50 meters. And that's especially important for... well, I don't get much out of it with the Excel, but with the DWC, I think, or something like that, it's very decisive because it really comes down to the seconds.

[00:32:14] **Lucian Haas:** works. When you talk like that, I get the impression that you see paragliding as a lot of things, especially as a learning field for yourself, like a constant learning field. Yes. From that mindset, I'd say, what drove you to the X-Alps?

[00:32:35] **Simon Oberrauner:** What drove me to the X-Alps?

[00:32:40] I think, above all

[00:32:44] the adventure a bit, so to say, okay, you set out on a course and a route, a very wide, very long one, under completely different conditions, and that's actually how I've approached flying my entire life. I always wanted to see, okay, what conditions can be flown there or maybe, how does it work there, and I've stood on the mountain in high wind very often and just watched the wind and how the gusts behave and noticed, it's too much wind, leave the glider packed and don't even think about starting. I just watched it and tried to understand, okay, how do the gusts behave, what are the intervals, and so on. And at the X-Alps

[00:33:30] it's like you also start there with a team. And the first time was,

[00:33:40] Yeah, so "adventure" is really, yeah, the perfect description for it, it was a pure adventure. So that's the last X-Alps. So your first

[00:33:52] **Lucian Haas:** You didn't participate in the X-Alps as a competitor, but as a supporter of Paul's. So, 2015 was as a supporter, and 2017 was your actual first X-Alps as a participant.

[00:34:03] **Simon Oberrauner:** Exactly. So 2015 was, of course, wild. I had never been in the Western Alps. And I actually saw Mont Blanc for the first time while flying, yeah. So I started there with Paul from some very marginal launch sites, and then you turn up there and you know, okay, theoretically Mont Blanc is coming up now, and then you look—wow, you look up at the mountain once, you really look up at this white giant and just think, okay, wow. And yeah, there was a lot going on there, so what Paul also said was, wow, I flew lines there that I never would have believed would work,

[00:34:55] because I didn't know the classic lines people fly there at all. And the classic lines sometimes didn't work at all because there were no conditions for them, but I really only looked at the conditions and saw what fit those conditions, without having a mental image of the route, a small XC route. So you had the Skyways

[00:35:19] **Lucian Haas:** not in my head, but just the wind is blowing like this, okay, then over there. The wind is blowing like this,

[00:35:27] **Simon Oberrauner:** Relief map, exactly, valley wind, supra-regional, and exactly, and my system, which I've just learned, so to speak, my perception of wind and thermals, and that fit there, and it worked well time and again.

[00:35:43] **Lucian Haas:** Even though you'd never flown there before. I mean, you'd never been in such high-alpine terrain as that. You go to Graz, Schöckl—that's only 1,500 or whatever you have there, slightly flatter slopes, not quite as steep, and stuff like that. Towering rock covered in ice and things like that just don't exist there.

[00:36:01] **Simon Oberrauner:** There's very little there, but we've already—well, we've flown to Ardent Holz a lot. So after about two years, one and a half, two years of flying, I think my first Ardent-Holz trip was my first one. And there, in terms of XC, I definitely—Berni Besl taught me so much, especially how to fly in Ardent-Holz. He was actually able to convey to me in an incredibly cool way how that works.

[00:36:35] From that, I already knew a bit about how the high mountains work, but it still feels like something else there. It's higher and more extreme. But it worked really well, and I also remember well that last stretch to Monaco. We went from Barcelonnette, that pass—one of the most famous passes, which you're actually not supposed to start from anymore

if you're flying to Monaco because of the Mercantur National Park. But back then, in 2015, okay, no, the national park doesn't exist. So, yeah, I don't know. And you could fly towards Monaco from there.

[00:37:20] and that was, yeah, I didn't have any other way, so of course you look at the whole thing on Google Earth beforehand, but in the end, when you're actually there, it's something completely different. And I was able to fly very freely there, so without too many,

[00:37:43] I'm not saying I saw dangers; I mostly just saw possibilities. I saw, okay, ah, I could glide there, that gate could work there, like that. And I basically moved from thermals to thermals to thermals and actually flew with Paul for the last whole flight. And then there was a military base there, and I thought, wow, no, I'm definitely not flying through there. I have no idea, maybe Paul has clearance there and I certainly don't. So I landed just before it and first went around the corner there, and I think... my glider was half destroyed from the road, and we walked to the goal. Yeah, insane adventure. So that was my thought on X-Helps, and I've always loved adventure. I really love adventure.

[00:38:30] So, venturing into the unknown a bit and solving the task as it comes. Because with X-Helps, we can't foresee what the conditions will be, what it will be like there, how it will be. You have to solve so much on the go. And that's often the definition of adventure, actually. Because you can't fully plan an adventure. And you can't fully plan X-Helps. It's not possible. But if you have experience, you can handle things well. That's why Kriegel is so good; he can plan incredibly well with his experience. Exactly, but for me, that's the essence of X-Helps—experiencing this adventure.

[00:39:15] And especially at the beginning, it was like that. And after 2015, I knew I absolutely had to do it myself. That's when I started with my team...

[00:39:22] **Lucian Haas:** go in. But you're sort of, you're already an X-Helps there, having flown with Paul, if you say as a supporter I was actually everywhere and flew on many flights in parallel. In parallel, yes, exactly. Paul became third at the time or something? Yes.

[00:39:39] **Simon Oberrauner:** You might have even finished third back then. Really, is that so? That's difficult, difficult. I wouldn't say it technically, because picking out the planes you can fly and then doing it well is one thing. But actually doing the X-Helps completely yourself is something else entirely, because one small mistake is enough and then, on a good day, you're standing on the ground and the race is over for you; suddenly you're 50, 60 kilometers behind and it's insanely hard to make up any ground.

[00:40:14] And you, if I'm being honest, have no racing pressure at all. So for me, it was basically okay, I just fly there and know that if the supporters aren't there or anything, I'll just get on the train and ride for a bit, or that usually works out fine and I'll have someone I can ride with, and then I can get into the car. But even then, standing there at the starting line is a completely different experience. That was much more intense, and for example, before my first X-Herbst, I broke my foot nine months before during a stupid landing, and because I really didn't know how a speed landing actually works and

[00:41:03] I broke my foot there, really, really stupidly, and the doctors said, well, something like an X-Herbst, so I had to explain to them what that is. They were like, "Well, that's definitely not going to work." No, guaranteed not. So they could already tell then that it wouldn't work, then you say, "Okay, that's your opinion, but I'm going to try it, and if it doesn't work, it doesn't work, but let's try it." And yeah, I met a lot of people who just helped me and said, "So much is possible and your body can do a lot." So every body can do a lot, it's not a fixed thing. So it's not a fixed thing, that's one thing, that you can participate, but you can train yourself for it and see how your body reacts, or especially your joint. And that was the X-Herbst with the most, so far from me, with the most kilometers on the ground. Those were

[00:41:58] 2017

[00:41:58] **Lucian Haas:** or what year was that?

[00:42:00] **Simon Oberrauner:** 2017, yeah

[00:42:02] This race started in the pouring rain and then went up the Geißberg in complete rain, and I didn't recognize the mountain at all; we sank into the mud on the way up. Even so, there were an insane amount of people at the top—it

felt like, I don't know, very intense. And especially, you get a flag shoved into your hand up there and you run with it, and in the end, you're basically just running for two days, and then you really want to fly, and then you suddenly realize, okay, you're fully in the race now, and you realize how much a race like this pushes you—how it pushes you in a direction you might not even want to go, because it was a complete Föhn day and somehow everyone is flying there.

[00:43:01] and they're standing there near the Köln-Rennsperre, that's Maltertal, and in a north foehn it's a very, very nasty valley, and I can see below, I mean I see everyone riding, I perceived all of that, but I decide to start there anyway, in actually a very unfavorable position, and try to fly out of the valley and realize there's no chance of flying out of the valley, especially because there are so many high-voltage lines crossing there, I have to face the wind and have to land in like a very narrow part of the valley, and land there on the road, safe, and it was doable, but I just knew, I knew in that moment it was just insanely stupid to fly there and I realized in what direction I was somehow pushing myself.

[00:43:49] pushed, through the race, by seeing others fly, and then I thought to myself, okay, no, I don't want that, I don't want to put myself in that kind of situation, so I don't want to have fear while flying, and it was definitely like that, and I was actually totally disappointed in myself and thought, okay, I can actually stop now because what's the point of continuing? I mean, I don't want to hurt myself, I want to do this sport for as long as possible, and then I tend to go into it very dramatically now and

[00:44:30] Fortunately, my girlfriend was there as a supporter and I said, hey

[00:44:37] Come on down, let's just go for a walk now, okay? Let's just walk down the valley. It's really cozy down there. We even found some chanterelles and picked them, and then we walked down the valley like that. And then I checked the weather for tomorrow and it's like, "Tomorrow is a great flying day." I'm already getting excited about flying, and I was already at the 25th place or something, everyone was already finished, and I thought to myself, "Yeah, I'll just go flying tomorrow, I'll just go flying tomorrow," and then it works out, and we'll see. And I can only keep stopping because tomorrow is really a safe, good flying day and...

[00:45:23] Then, at the end of the next day, I was suddenly in third place and I was like, you can just fully come back to my flying and my decisions, and not into anything driven by impulse. And even during that race, I kept noticing it over and over again: oh, I'm falling into that impulsive behavior again and I have to actively pull myself out. So, when you're doing the X-Alps for the first time, it can really be... yeah, it's very dangerous, so you really have to know yourself well, and your decisions—that's important.

[00:46:01] **Lucian Haas:** A bit, like how you're describing it now, I'm just thinking of Maxime Pinot. He was at this X-Alps on the second day, or at the end of the second day, after that very strong Föhn day there where some people flew, and he just decided, I'm not flying. And at the end of the day, he also said, I'm getting out, which sparked huge discussions and a lot of applause on social media, while others wondered what that means now or something like that. What did you think when you heard that? Did you think back a bit to your situation in 2017?

[00:46:33] did you feel like you were being reminded of your own situation, or something like that? Or did you also talk to Maxime about it and tell him how you dealt with it back then? No, I haven't...

[00:46:42] **Simon Oberrauner:** haven't talked to him about it yet, but for example, it was the same launch site, so he was next to me, I started, he took a long time with the setup and was now... you could already tell, okay, he's not that motivated right now, so that's how I didn't know him during that race, normally he's fast, bam, he always plays the card of his physical fitness well, goes for it, moves fast, flies back in quickly, and there he was, he wasn't like I knew him, so he was already rather reserved and more like, wow, and I understood it very well, because I was actually also looking forward to the day

[00:47:28] looked at him very respectfully, because I knew we were actually flying completely towards

[00:47:37] now Reschensee, where the north foehn is just insanely strong and getting stronger, it wasn't predicted to be that strong for me at the beginning of the day, and I kept it open in my mind, what happens when we head towards Meran and

[00:47:55] yes, I can decide, I think he did too, he started a bit later and then at the launch I think he had a collapse, that was a stupid launch site we had there where we had to turn from the milieu into the air, and I can understand that he says, also with background, I think that's what he wrote

[00:48:16] because in the past there were... many accidents where he had a close relationship with, and I think he just saw, hey, I don't like this right now, and then he made exactly the right decision with that; he didn't want to expose himself to those conditions now, and if you don't want that, then

[00:48:43] you can't just push past that because then you're not fully committed, and then it won't work, and I completely understand him, so I'd say, okay

[00:48:55] respect, right decision

[00:48:58] you didn't want that, and that's why it's always the right decision to say, no, I don't want to go through that right now. But I also don't think you can say, okay, because Maxim didn't want to, now nobody is allowed to. You can't define it like that; it's a personal...

[00:49:20] **Lucian Haas:** Decision, that's very clear, exactly, exactly. But now that I've said, you can handle it in different ways. You said on that day, okay, I don't really want to fly anymore in 2017, and maybe I'll even give up, then you get the thing, come on, just go out for a bit, let's go look for some sponsors and then we'll see again tomorrow. And maybe it would have been good for Maxim too to say, I'll just run and see how much fun I still have from the back, and who knows, maybe I'll suddenly fly from 25th to 3rd again and say, yeah, I'm actually back in the race, and it was healthy for me, healthy, so mentally healthy not to fly, and now it's mentally healthy to realize, hey, I can still be right up there at the front. So the experience you had, he might have taken that, yeah, yeah, definitely.

[00:50:10] **Simon Oberrauner:** Well, of course, you have to say that in 2017 I was in a different position to say that; maybe not as many people were watching what I was doing, and Maxim was, of course, the favorite for the race, so he was in a different situation. And as I said, unfortunately, I don't know—or I don't know his exact personal reasons—I just know that he's an incredibly good pilot, and yeah, and I have respect for the decision, and that's why...

[00:50:42] **Lucian Haas:** Let's put Pino aside for a moment, we're on you now. What interests me is because you said this very briefly—I'll bring up the name Pino one more time, but then we'll set him aside—because you said Pino was the favorite and was probably under different pressure and under more scrutiny and all that. You said 2017, that was like my first time, you weren't really on the glider yet. Later you became more on the glider. Now, let's say this year, at your last X-Alps, where you finished third again, do you feel more pressure now when you participate in such a competition, or can you still say that you actually approach something like that relatively, still relatively uninhibited?

[00:51:25] **Simon Oberrauner:** Yes

[00:51:28] I have to approach it without prejudice, because that's the only way I'm good at it; I've learned that about myself. Yes, I mean, one thing is...

[00:51:35] **Lucian Haas:** the realization that I have to be unbiased, but having to be unbiased is a difficulty in itself because if you tell your brain, "now be unbiased," the brain goes, "what should I do?" and is immediately biased. So how do you manage to stay unbiased?

[00:51:55] Yeah

[00:51:55] **Simon Oberrauner:** That's a very good question, and it's incredibly difficult, especially at the beginning of the X-Alps.

[00:52:03] getting into the race and once you're in and it's going well and you're there, you can establish yourself well in front of a field and then fly your own line and choose your line, which I think you can do very well, especially if you're not right at the very front, or well, if you are right at the very front, you can do it very well, right? Because then you have no one dictating anything, so you can fly your line very well, and then again, it might be difficult if you're just a little bit behind to make other decisions, it's not that easy at all, unless you see that the front line isn't working, then it's simple.

[00:52:43] How do you approach an X-Alps without any preconceived notions? I've always done it by saying my goal is to reach the finish line as quickly as possible for me—I just want to make good decisions and the rest follows. Of course, it becomes very difficult if you make bad decisions or fall back, which can happen again and again in an X-Alps. But because I know how—and I learned this so strongly during my first X-Alps—how dynamic a race like this can be. That was maybe a bit different in 2017; nowadays, it's very difficult if you're that far back. It works at the beginning to jump ahead again, but after 3 or 4 days...

[00:53:37] no chance anymore, actually. Also because the

[00:53:39] **Lucian Haas:** The course is so precisely defined and you have so many landing points where you really have to go down into the valley and then climb back up again, so you can't just do two super flights from place 25 and fly back out to the front with everyone asking how he found the line, because the line is much more strictly defined now.

[00:53:55] **Simon Oberrauner:** Exactly, exactly, it's very strictly defined and it feels more like stages, just because of the turnpoints, because they take the pace out for a moment and that actually limits the progress for the day very significantly, exactly. So for me, it's still about getting to the finish because that's just incredibly beautiful, but now it's totally funny because we had a real professional videographer with us for the first time at the X-Alps, who filmed all of that and also a lot of the supporters and how they're feeling, and I've actually always thought, yeah, they're on the same wavelength as me and that fits, and then I've fallen back a bit again and that's okay, that's

[00:54:40] I have to... I can catch up again, and I just want to find a fast line and orient myself by me, not by them, and I was actually able to do that much better than my participants, at least, because they were so freaking out about the live tracking and all that, oh shit.

[00:54:58] **Lucian Haas:** and they were frustrated, if you were trailing behind, roughly?

[00:55:01] **Simon Oberrauner:** Yeah exactly, but I only saw that in the videos and they didn't really let me feel it at all, and they actually always did that very well and it was always a good feeling when they were there and they were always happy and I had this year a

[00:55:18] had a really, really cool team; it was very similar to how it had been before, but there were two new people who fit in great and we had a really cool time, I think, even though there was a lot—I mean, a lot—so the first night was actually a worst-case scenario, you couldn't imagine it being any worse for the team. We were there on a meadow up in the Dolomites and everyone goes to sleep, and after three hours, right in the middle of the night, I notice a bus door opening and closing, and ten seconds later...

[00:56:02] someone throws up, but like, everything comes out for half an hour, yeah, completely. It happened so wildly that I thought, wow, someone must have gotten hit by something, and then the thought comes, hey, what if it's me? And I push open the hatch of the support vehicle because I'm sleeping in the roof tent and look down and see, oh, one of my supporters, my physio, isn't there, and the other supporter looks at me and says, shit, and I'm like, shit.

[00:56:42] It somehow happened that I didn't get it, or was it a stomach intolerance? In any case, for the first three days I had a very battered physio, but he pushed through it, and by the end of the race, he was going everywhere with me again—well, actually by the middle of the race. He was able to go everywhere fine and was fully fit again; I think even on the third or fourth day at the start, he was already fully involved again. And that also hit my main supporter a bit; he was also very, very battered for two or three days, but somehow we were able to manage that completely as a team, especially because it also flew so well, which makes it easier.

[00:57:23] **Lucian Haas:** I want to jump back to the topic of risk, and specifically with the example we just talked about—that second day, the Föhn day—I think you were last...

[00:57:36] I mean, if I followed it correctly, you were even in the lead at one point, you were the first one to land in Meran, or something like that, is that right? After that. I only have a picture, well, not a picture, but I saw a video that supposedly showed you, but as far as I know, you were also on a flight into the valley where it actually just tossed you up and down quite a bit, where you had to fight to hold onto this glider, set it up, pull it up, fold it sideways, slightly catch the slope again, and all that.

[00:58:08] What goes through your head in a situation like that? Does anything actually go through your head, or are you so in a tunnel that you're just a flying machine? Yes,

[00:58:20] **Simon Oberrauner:** Flying machine. That's a good definition. What goes through your head? I mean, I can trace it back exactly: we were sorting along there, or let's put it this way, I was maybe—I had it after that start there, it was such a steep slope from the Föhn wind, it went up beautifully once, and Griegl and Christian Schuck were ahead, they started about 10 minutes before me, and I saw what they were doing, it's very hard to gain altitude. And I realized, okay, there's not enough wind up there for us to just sort our way there and fly up towards the Finschgau like it's nothing, but that it's going to be difficult now. And then I also see them kind of going into race mode and forward, and okay, nothing's going well there and further, and then nothing's going well again and further.

[00:59:10] And I think to myself, no, no, no, that's wrong. You could see that really well, and exactly, it's not going to work. They left an insane amount of time in a thermal, so maybe climbing at half a meter per minute at times, briefly, really like a zero-slider exit, where I knew, okay, it only helps if you get up, then we'll sort it out there. And I managed that, kept sorting there, and then I noticed, okay, now we're getting closer towards Finschgau and the orientation of the... there's a small valley jump there, or relatively large, and the orientation of the ridge won't be optimal, but there's not much wind up there anyway. So I flew there with the trim, sometimes 30, 35 km/h and super gliding, really good glide time.

[00:59:57] And suddenly you realize, especially while talking to my supporters and all, like, wow, maybe I'll bank around that corner and then I can keep sorting, it's actually going really well and it's working very well right now. And then it's a bit like flying against a wall, like against some imaginary... okay, or a drag strip, you could imagine it like an infinite

[01:00:25] ...drag strip from Mario Kart. There are the acceleration strips, the drag strips, and that was an infinite drag strip, and suddenly you realize, wow, it's roll over roll, it's actually moving forward, but it's insanely turbulent and okay, so then I really tried for a long time to get around this corner and then I realized, okay, well, it's not happening. So I can't, I can't get over it and possibly the only thing now, the wind won't get any less down in the valley, if anything more, and I ended up staying a bit on the slope there and tried to just slowly get out into the valley and realized, it's actually much more turbulent on the slope because the

[01:01:13] pushed down and in the end, those are the considerations that go through, so for me, it was full focus; I knew it was a very demanding situation, 100% focus on where I am, where I can go, what my options are, and I had all that under—so, felt as it were, exactly what I expected happened. It was hard, it was hard, to keep the glider open, to have it, and then during the landing, it was much calmer than this video shows; it was just that very turbulent phase that the valley captured, and then I landed there in a really—I had a super large meadow and landed there.

[01:02:01] The wind wasn't even that strong for me yet; it just broke through massively at that moment, and then others were behind me. Everyone thought, "Oh okay, maybe Simon made some mistake during the approach." Everyone was saying, "Oh, I'll try too, I'll try too," so even with Domi, they were all still together and they all flew into this wall, so to speak, and landed, and they all got less and less distance, which means the wind was actually getting stronger. You even had a relatively favorable...

[01:02:38] I actually had a situation where it was just easy.

[01:02:43] Others were blown back up to five kilometers until they finally hit the ground, because they—and even with Domi, the supporters said, "Well, I'll land in that side valley, there's less wind there and it'll carry me out," and he thinks to himself, "Wow, you guys have a thousand meters of altitude, I can just glide out of here," which was all very nice, so he tried to glide out and the wind just pushed everything back again. But for Damien and everyone else, nobody had a good time that day; it was just barely a manageable situation. For me, I don't know how it was for the others, but they managed, so to speak, but

[01:03:24] it's a situation where I'd expected a lot of wind, but of course not that much, because then he probably would have tried,

[01:03:37] The situation was that the options were very limited, because landing on the slope above wouldn't get you anywhere, because the slope was actually much more turbulent than in the valley below. They then consciously decided for it, because if the slope had looked a bit more comfortable—which was my first option, okay, maybe there's a bit less on the slope—then they noticed what the trees on the slope looked like, that's not an option at all, and then down below, fortunately, it was a bit less compression-wise and I was able to land there very safely. But

[01:04:08] **Lucian Haas:** do you ever have thoughts like, even during the flight, like "hopefully I'll make it down safely," or do those thoughts not exist at all because you're so focused that you just say, "yeah, flight machine"?

[01:04:21] **Simon Oberrauner:** Yeah, well, I think there's no room for that, because that would actually be pure doubting—like, hopefully I can do this now, hopefully I can do this—I do have that with, hopefully I can get the thermals going and so on, hopefully 1900 meters and then hopefully I'll glide over the pass, but in that moment, there's actually no room for that; you're 100% focused, you're 100% in it. Where

[01:04:48] **Lucian Haas:** is your adrenaline level then when you've landed? Beyond the ridge, roughly? I'm actually

[01:04:55] **Simon Oberrauner:** relatively calm after landing something like that, because I know that was...

[01:05:02] that was a high risk, it all went well, but I usually stay very calm and try to go through the situation again, what exactly happened, what were the decisions that led to that, and

[01:05:17] exactly, and then you're actually already like, okay, we're going on, yeah, and then you go... and at the beginning, I also consciously went a bit alone, Paul accompanied me for a bit and did his jokes and fed his, his, his, his Instagram, which he does very well, and it was just so cool that he was there and I was actually really happy about it, so he was totally here and had snacks with him and walked a bit with me, that was totally cool and he knows exactly what it's like there, yeah. That

[01:05:49] **Lucian Haas:** Running also helps you come down again, so to some extent, to come down from the mountain, but also to really calm down, neurologically speaking, so that you can say, okay, I'm back to myself now. Yes. I mean, I was "with myself" before too because I was so focused, but now I can open up to the normal world again and say I'm standing on both feet again.

[01:06:12] **Simon Oberrauner:** Yeah, and it's also something very simple compared to what came before, so to say. I mean, when you run, yeah, that's something you can train very well and it's very manageable in terms of what it's like for the body, and that's why you just feel happy because it's something very monotonous and simple, and it was super cool to run then, and I liked it. It wasn't like, oh, I've been washed down from 3,000 meters and shit, now I have to run, but rather, okay, good, I need that now anyway because I need a bit of relaxation and the race is just long, and that was super intense, and coming down and gathering energy for the next few days, because a lot more is decided there than on a day like that, because whether you glide another 10 kilometers or what, that makes no difference at all because the next day is on the plane, and everything gets completely mixed up again, everyone who

[01:07:05] until you get to Maran, it's basically the same position, yeah.

[01:07:09] **Lucian Haas:** You're right in the middle of the race and you experience it so intensely, then there are the people watching it all from the outside and writing social media comments or something like that. Do you actually get anything out of that during the race? Like, do you ever notice things like, well, there are words like, "oh, those are the gladiators of XI," meaning Red Bull, or something like that? Does anything like that from the outside reach you at all, or are you so shielded? Not necessarily consciously shielded from others, but do you enter such a racing mode that you say, I hardly notice any of that, unless a Paltackatz happens to cross my path and asks me three questions for his Insta account.

[01:07:53] **Simon Oberrauner:** So, for me, it was like I actually don't look at social media much during a race, or rather, maybe almost nothing at all, like, "what did they post about me?" or something like that, just a little bit. And in that case, I only talked to my supporters and heard, "Oh, did you see the video they made of Simon?" And I was like, "What? What's going on?" And he was like, "Okay." And then I thought, "No, I have to watch that now." Then I watched the video and saw how many hundreds of comments were there or whatever. And I thought, "Do I click on that

now or do I not click on that?" And then I somehow clicked on it because I was interested. And it was a total mistake to click on it. It was because so many people I knew somehow then jumped on that wave...

[01:08:40] commented on it and jumped on the bandwagon, and I thought, wow, okay, away with it then. It was in the evening, just before going to sleep, and then of course it's all over your feed and

[01:08:53] then you just try to deal with it. And then you go through your steps. What did you do? How did you feel? And in the end, I was at peace with myself.

[01:09:05] So, those were insanely challenging conditions. But I'm not

[01:09:11] I haven't entered a mode or a situation that I've never had before. I mean, from such a wall of Föhn—I know what it feels like because I've done many high-level hike-and-fly races where you constantly run into situations where you get caught in the wind, whether it's a valley wind or a Föhn wind, where you hit a corridor you can't get out of, and you know you have to land right there. And in that situation, I didn't feel overwhelmed. And on the video, it looks completely different from how I actually felt. Somehow, people will naturally jump the gun on how he must have felt. And he was totally at his limit and it was unbelievable. And then you start to doubt it a bit too, because sometimes it's people you know.

[01:09:57] The doubts start to creep in then.

[01:09:58] **Lucian Haas:** You see your own footage and say, oh shit, not much was actually missing, so not much was missing, but in that moment you say, actually a lot was missing, because I was so into it, I knew exactly what was happening. So you were the aircraft that was functioning perfectly at that moment, actively flying and all that. And someone from the outside can't imagine your situation at all, but if you look at it from the outside again now, you can imagine the outside person's situation and then, of course, say something completely absurd about what Simon managed to fly into. Why is he...

[01:10:28] **Simon Oberrauner:** why did it just take off? Exactly, it's a difficult situation. And that's why it's totally stupid to be looking at social media, because you're in your own race and not in someone else's race or someone who's writing a comment or something; you're doing the race yourself, you're making every decision there yourself and

[01:10:49] that's why I thought, hey, I'll do the race and then I'll put that away, and then the next time I was on social media, I was just about to head to Mont Blanc

[01:11:02] via the via ferrata, where I walked a bit with my videographer and he said, hey, have you seen the last video yet? And I was like, no, I haven't looked at it in ages, just because it completely blew my mind, and he goes, ah, take a look, I've edited that, and I watch what he's edited and just think to myself, wow, really like, wow, amazing work, really cool, mega, and I was so happy. And then I watched the videos that my account supposedly posts, and I really liked them and they motivated me, and after that, the conditions were just really... well, we had grandiosely good flying conditions after that. So it was sensational for flying.

[01:11:46] **Lucian Haas:** Are there things about the X-Alps that, from your perspective, aren't talked about enough or aren't perceived enough? The

[01:11:55] **Simon Oberrauner:** ...not noticed enough? Yes, what is being noticed?

[01:12:01] Yeah, definitely. I think after the X-Alps, so many brilliant decisions are made and...

[01:12:13] ...good routes were flown for the weather, which maybe isn't that well known, that you can do that there, and that often happens a lot in the back of the field too, and you don't actually see what cool routes are being flown, because I know it, because at the beginning, during my first two X-Alps, I was at the end of the race, trying to catch up, if I tried to save a lot of strength, I saw that a bit from Paul too, at the end you need strength again, because everyone runs out of strength there, you can all catch up again. That's something I definitely learned very well from him, and we flew some really cool routes at times and somehow nobody cared, because

[01:12:59] The Swiss just seem to look forward at what's happening there. That's just how races are, unfortunately.

[01:13:05] **Lucian Haas:** Yeah, you mentioned that at the beginning of your flying career, you watched a lot of Google Earth and looked at all the flights, trying to analyze them and stuff like that. If you say that for the X-Alps itself, because they fly so extremely and routes sometimes have to be tested just to keep moving, do you also use something like that now? Like, in the winter, when you say it's not flyable or something, do you say, "Hey, watch this, I'm going to look at all the flights from the X-Alps 2025 stragglers and see what they actually managed to fly together?" So, do you still do that kind of follow-up to see what you can learn from it?

[01:13:45] **Simon Oberrauner:** Yeah, totally. I really enjoy going back through all those tracklogs and trying to find something interesting or see what worked where. I love looking at the tracklogs on Google Earth; it's almost a passion. It's quite telling, and you can see a lot from a tracklog—how someone flew—if you know the conditions at the time. So, naturally, I also look at what was flown at the very front, because you don't get a sense of how the people behind you are flying during the race. Especially not exactly how they fly, maybe just a rough outline. And you can learn a lot from that again about what still worked, because you know the conditions.

[01:14:34] And then you look at how it was normal, going further back. And if you go further back, then it's actually like, as if there were

[01:14:45] ...worse pilots or whatever out there, which is not the case at all here. And you learn a lot about what works and where. So, the debriefing is a big thing for me. And that usually happens sort of on the side. I'll pull up the track log again and look at it. It was great, spent a whole evening going through it and yeah.

[01:15:08] **Lucian Haas:** What's special about your flying style, where would you say someone else could learn something from you? So, what are you proud of? Where do you say, "Hey, I'm really good at this"? And if people look at my tracks, they can maybe actually take something away from them. Where they say, "I learned something from Simon."

[01:15:29] I think that's maybe a bit of

[01:15:30] **Simon Oberrauner:** a bit of that

[01:15:34] cheat a little and

[01:15:38] maybe stay flying. If everyone else is already heading down to land somewhere and

[01:15:44] then, I always tried to fly for as long as possible. I mean, to stay in the air. And to still find thermals there and maybe sometimes take detours to stay aloft. Even if it means, if it doesn't work out, that you might have to keep going. So I really like to give it a chance if a line feels good to me. I really like to give it a chance. But you have to learn because often that might not be the logical line. But if you look at a line and it feels good and you think to yourself, wow, I'd actually like to know if that works. Then you have to give in a bit and say, yeah cool, let's try that out. And at the beginning, I flew a lot like that, stood on the ground a lot.

[01:16:30] Because the intuition for it just wasn't really there yet. But I've done it from the very beginning, like, I'd often stand on the ground because I thought, wow, I'd really like to fly that or try that. And then there was a time when I completely moved away from that because I was so focused on flying efficiently and faster, faster, faster. And then I looked back at those long, wide stretches I flew at the beginning, where the first 200s came. Where I actually flew through them very intuitively and very, very fast. And I left a lot of thermals behind and really didn't have the X-Half style at all, but rather the competition style, because

[01:17:16] I'd say it was learned somewhat through experience, for starters, because you're flying fast. Because you're flying so many detours, you have to fly very fast there. And yeah, it's probably staying in the air. And trying to turn out the thermals and finding them in places where it might not be 100% obvious that something is going up.

[01:17:41] **Lucian Haas:** How do you get, or how does that good feeling for a line develop? Have you ever thought about it like, "I'm a student pilot with you, let me ask the experienced one, can you tell me, have you figured this out enough to pass anything on to me?" Or is it really just I see clouds, I see wind, I see whatever, birds up there rising or something, and it all aggregates so that my gut feeling says the line is good. For whatever reason.

[01:18:11] **Simon Oberrauner:** Yes, I understand the question. Only the answer is difficult. I just know the answer is difficult. Because,

[01:18:21] because it's often the case that sometimes it works, it's hard to explain exactly why I see it that way right now, but very often the opportunity to try it is missing. Because sometimes you're standing on the ground and say, ah, that and there, and now I could imagine that it works in that direction and so on. And then it's often the case that you try to pass that on, you try to convey a lot, especially during the cross-country flight courses, where I say, okay, I see that now. But I always add to that, it's no guarantee at all that it works that way, because it often doesn't work for me either. But if it doesn't work, then I would still have this option.

[01:19:07] Then you could go over there. And probably a line often looks good to me too, if I still have a safety net somewhere subconsciously. And I'd say, ah, okay, but that's almost a hundred percent sure to work. And that way I could get myself out of this situation again, if the line hadn't worked, so to speak. And stay flying and keep flying again. And I had such a situation at X-Büro, an insanely intense situation, where I couldn't get out of a ditch. And I was stuck right there for about two hours, I think, and kept trying to move forward against the valley wind, trying to step and reposition, and lost the thermal again.

[01:19:52] And back and forth and back and forth. I've basically painted that whole place with track-log colors. So for me, I didn't even know anymore where I was just now. And I thought to myself, I often approach it like this, I try to keep going on the slopes, I approach it like this, it's a mystery now. It's a mystery for me right now and there's some solution. There is, mostly there is a solution. And there, in that case, it was completely crazy. So how that little bubble caught a bit more and then I saw, first got a picture of the topology and realized, ah, that's a wide plateau and the wind is blowing onto the plateau, why don't I just land on the plateau and kite with the wind until

[01:20:43] to the valley where I can fly down again. So, hey, that's the solution. And I land up there, hike up about 100 meters, and kite over a plateau with the glider, about an hour before sunset. Truly the golden hour. It sounds so cheesy, but there are actually like three wild white horses next to me. Completely crazy. And I keep kiting there and think to myself, okay,

[01:21:17] crazy, kite up such a mountain and start heading down from there, gliding out of the valley for another 20 kilometers, and because of that, I'm straight into fourth place at Mixed Bureau. And those are the situations where I think, oh,

[01:21:35] I'm glad that I keep going like that, like, okay, there's still some possibility out there and I just don't see it at the moment. And that might be what I like so much about flying, that there are so many possibilities and situations and you have to find them.

[01:21:57] **Lucian Haas:** only then. So on one hand, you have to approach it playfully, you have to have a bit of imagination, but, if I understand that correctly, you also have to be incredibly patient.

[01:22:09] **Simon Oberrauner:** Yes. Definitely. And very

[01:22:11] **Lucian Haas:** many pilots I know, well, many probably fail very often because of their own impatience. Definitely, yes. Do you have this patience, is it basically in your DNA or have you trained it? And if so, how can one train patience?

[01:22:28] **Simon Oberrauner:** I think I probably have a bit of natural resilience, so I can push through these situations and try again and again and again, because maybe I believe in it a little. Especially in the air, it's very little physical effort, but mostly mental. And that's hard. You just mustn't tell yourself, okay, this isn't hard at all and I'll just stay, because then you'll crash anyway, because staying in the air was already very hard in that moment. That means it's, yeah,

[01:23:10] I think you can definitely train it by, in the moment the situation arises, dialing back the expectation very strongly. Like, saying, "That's okay too, because what's it actually about?" Yes, this is okay, so it won't be the 300km cross-country flight or whatever it was supposed to be. And in Hike-and-Fly races, it's always like, "Okay, but turn around one more time," which makes a huge difference. But sometimes I'm the type to bring too much patience into it,

and the faster option would very often have been, "Okay, land, hike up, keep flying."

[01:23:59] And that's where it all gets complicated again, because I want to understand the thermals there and I want to try to get up, and then I spend way too much time on the slope when I could have actually just landed, gone up, and continued flying.

[01:24:14] **Lucian Haas:** But at least you might know better next time. I mean, what does "better" mean? It's when you're in a different situation where maybe exactly this experience, or what you tried out and what you've imprinted into your muscle memory or whatever, into your very deepest glute muscles, where you say, "I feel it now, it's pulling me somehow, it has to go up on that corner ahead." Yeah, you have to go through that experience. And then store it somewhere so you can retrieve it next time. I think that a lot too. I've

[01:24:44] **Simon Oberrauner:** I learned something again, it doesn't work. Exactly, yeah. And then you can actually process that pretty well because you take the learning effect from it. And that was, so the situation I'm mentioning for example, was just before the Bernhardpass towards Ledersalps, where I suddenly had a real 40, 50 kilometer deficit to the leaders. And deep down in a valley was the,

[01:25:15] I don't even remember the name anymore, there's a huge ski area back there and a village at half-height, 2,000 meters—so half-height is already quite high up into the ski area. And you think, wow, heading out of the valley is kind of stupid because then I'd have to walk a long way, and I'm up here now and I can make much better use of it tomorrow. And then I saw that Damien—the neighbor—is coming and he's doing the G-variant a bit, and then you start thinking about it a little. And then the supporters say, yeah, they'll be there in three hours, because that's forever far, because they've been waiting at the slope where I tried for ages.

[01:25:55] Shit, okay. And then stuff like that happens—I mean, I saw someone land there by the lake, and he came over in his car and said, "Cool, I'm Simon, hi, can I do anything for you?" And I was like, "Yeah, actually I'm starving." And he was like, "Hey, no problem," drove down to the valley to his apartment, and brought his wife with him, who was heavily pregnant.

[01:26:26] ...and a homemade quiche to drink and snacks. And I can lie down in his car and just chill there, and he takes full care of me. It's so cool, France is really laid-back. The lifestyle is very different. Just like Switzerland. You can really notice that very, very strongly.

[01:26:48] **Lucian Haas:** These are these very personal, very human experiences you have. On the other hand, it's also a race and of course you want to win, or at least, it also plays a role that you say, I want to get on the podium too, you made it too, but only third. What would you say, would anything change in your life if you were to win the X-Alps once?

[01:27:15] **Simon Oberrauner:** Hmm. I don't think so, probably not. Or maybe it would affect your motivation. So that would be

[01:27:22] **Lucian Haas:** maybe something where you'd say, maybe the motivation to participate in the X-Alps would decrease? So, this thing, I've only ever been fifth, third, sixth, third again, sixth, third again or something like that, so that's a motivation to say, I want to, but actually I do want to be first once, so I'll sign up again in two years.

[01:27:45] And if you were to win it now, the question would be bigger: maybe I shouldn't even participate again, since I've actually achieved all the goals I could have reached there.

[01:27:55] **Simon Oberrauner:** No, I don't think so. Because with the X-Alps, it's not like I have the goal of winning the X-Alps. That's not the point, so to speak.

[01:28:08] But it's the thing of doing the race at all. And it's new and so complex every single time, and never the same,

[01:28:19] that I find this challenge, which is what it actually is, very good because it's very self-determined in that format. And of course, you can argue about how the route is set up with the via ferratas, maybe not very goal-oriented. But no, I believe,

[01:28:41] the motivation for the X-Alps won't just change because I say, okay, wow, I'm standing way up there, finished.

[01:28:51] No, I don't think so. It would still be there. And it was funny how, the first time I came in third and was standing up there for about a minute, it's always very close for me to get second place.

[01:29:08] One minute. I was just here in this

[01:29:09] **Lucian Haas:** Year, what was it, five seconds, 13 something? 16. I think 16, yeah. And

[01:29:14] **Simon Oberrauner:** especially, yeah, I even flew higher than Lars, but he did it very well, he flew ahead and kept his distance well, and then I had to accelerate fully to catch up to him and actually lost a bit because of that. So the harness really made a big difference in that case. You could really feel it. So the harness being fully covered like that really makes a difference.

[01:29:48] But when I landed up there back in 2021, right behind Patrick, someone said, "Now you can stop, right? Third, that's it, right?" So, on top and that's it. And I thought, hm, interesting view. And I really had that in the back of my mind and thought, do I want to say, okay, now I'm this high up and now it fits, now I can sort of leave it like that and it looks really cool. And then I thought, well, actually that's not the main reason at all, the relationship isn't the main reason why I participate, but rather because of this adventure and especially with the others, with the team and also with the other athletes, competing there like that—that's just something I really enjoy doing.

[01:30:45] So I still really enjoy doing it.

[01:30:48] **Lucian Haas:** Well, this is also a very, very special time you have, these two weeks. The X-Alps and probably also the preparation, but it all culminates in these X-Alps. What would you say, what can you take away as a lesson or something from such an extreme competition like the X-Alps, or as an insight that works for your normal life, where you say, hey, the X-Alps really helped me move forward in some way?

[01:31:22] **Simon Oberrauner:** A lot. A whole lot. Above all, it's a bit of trust in life—now, that doesn't mean you can do anything and everything will be fine, but rather that you will find your way. Paragliding itself has shown me that very, very well, and I can often draw parallels between paragliding and life; there are always such beautiful

[01:32:00] parallels visible and

[01:32:04] I think, overall, it's paragliding that has taught me so much for life and taught me so much. And

[01:32:15] yeah, that's why, and it just gives me so much, so to speak, and the beauty of it is being able to give that back through the schools, giving other people this opportunity, but also showing at the same time, okay, not everyone has to do it so extremely, but it's such a beautiful sport and I still have these simple flights, in the evening on the local mountain, on our Schöckl, just gliding down, is still something I love doing incredibly much. It's such a real fulfillment for me when I can head out there, then unpack, and unpack it quickly, because, ah, sunset in the forest and that...

[01:33:07] is still a miracle for me, it's wonderful. And that's why, I mean, all of paragliding has mainly taught me trust,

[01:33:21] to have and the courage to follow its

[01:33:26] path or let's say, to go his way or just to find it, and with paragliding, that was totally uncertain for me at the beginning to say, okay, I'm deciding on paragliding now, so it all seemed so easy for you and then, yeah okay, then I just did paragliding. Of course, a lot of things come up, and also existential fears, like can I somehow make a living from this? Or is this all total nonsense and in the end, it's total nonsense to get too deep into that kind of thinking, but if you find something you really love and then you're allowed to pursue it, and then you should pursue it, and then a way to do it well will usually emerge and

[01:34:16] That's why I say, okay, if you find something, a passion, you absolutely have to pursue it. I think that's one of the most important things I've learned through paragliding.

[01:34:25] **Lucian Haas:** That's a very nice closing statement. But I have one more question. Have you ever felt fed up with flying as well?

[01:34:41] **Simon Oberrauner:** Yeah, after the X-Hubs, it's like you actually say for a while, okay, that was so intense, that was also draining, and you really notice that right now it's just too much. I don't want to fly at all. I want to sit on my road bike, and I just spent a week on vacation in Southern France where Fabi Puhl flew 300 kilometers FAI. I rode up the Galipier-Bas on my road bike and then I thought, I'm enjoying this way more right now. And now this feeling of, I kind of want to fly again, is coming back.

[01:35:26] So it's coming back full force again. And I think you have to give them the space to say, okay, now it's too much, and you shouldn't overwhelm them like that. So, for example, when Lars went straight onto the Eiger tour right under Kriegel, I honestly wouldn't have really felt like doing that. Alright, Simon.

[01:35:49] **Lucian Haas:** Thank you so much for what has now become one of the longest podcasts I've ever recorded. It's not the longest, but it has become one of the longer ones. But it's super, super interesting. Thank you so much for your story. I think many people will find one idea or a point of connection for themselves where they'll say, "I can think further in that direction," or "Oh, I understand that a bit better now," or "So that's what he experienced." So, thank you very much. It was also told beautifully. Please, you're very welcome. Keep flying like that, and I think everyone will continue to follow with enthusiasm when you're at the next X-Alpen. I think I've heard from so many people now who always say "secret favorite" or mention who they all wish would win—who do you think? I think everyone would say, "Yes, he's finally earned it." So, I'm curious to see if you'll participate again in two years.

[01:36:36] I'll assume so, and then we'll all keep our fingers crossed.

[01:36:40] **Simon Oberrauner:** Thank you so much, Lucien. And I really have to say at this point, the questions, the positions, and the setup are beautiful and brilliant. And this is a very, very cool podcast. Thank you so much for the great preparation on your part as well. You can really tell. The questions were brilliant. And that naturally allows for a completely different kind of storytelling. And thank you very much for that.

[01:37:10] **Lucian Haas:** That was Simon Oberrauner. If you enjoyed the episode and want to hear more interesting stories from the world of paragliding, then please become a supporter of Podz-Glidz and the Gleitschirm-Blog Looglights. You can find the support page at looglights.blogspot.com. There you will find all the necessary information and links to support me financially. As a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into these projects. In order for me to continue doing this so professionally, ad-free, and independently, I need your support. You are free to choose how much you want to give as a supporter. If you are unsure and need a suggestion, my non-binding proposal is 60 euros a year.

[01:37:55] I want to thank all the supporters. See you soon. Stay healthy and enjoy the freedom. Ciao. Your Lucian.

Français

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

Show notes

Lors des Redbull X-Alps, Simon Oberrauner prend des risques, alors qu'il enseigne la prudence à ses élèves de vol. Comment est-ce compatible ?

Les Redbull X-Alps sont considérées comme la course de parapente la plus extrême au monde. On y vole régulièrement dans des conditions où les pilotes amateurs ne sortiraient même pas leur voile. Conditions de Föhn, averses de pluie, vents de vallée violents. Que se passe-t-il dans la tête d'un athlète dans de tels moments ? C'est ce que raconte Simon Oberrauner ainsi que de nombreux autres détails intéressants dans cet épisode 166 de Podz-Glitz.

L'Autrichien de 34 ans a déjà participé à six X-Alps. Une fois en tant que supporter, cinq fois en tant qu'athlète. En 2025, il a terminé à la 3ème place dans un finish extrêmement serré.

Ce podcast n'est pas un récit de course. La conversation prend une large envergure. Comment Simon est-il devenu cette machine volante capable de lutter contre des turbulences massives, mais aussi de suivre des lignes hautement intuitives ? Et que peut-il transmettre à ses élèves pilotes à partir de ces expériences en tant qu'instructeur de vol ?

Nous parlons de vertus qui ne nous font pas seulement progresser en vol : la patience, l'esprit d'expérimentation, la soif de savoir, la passion.

Puisque vous écoutez le podcast, devenez un soutien de Podz-Glitz. Comment faire est expliqué sur le blog de parapente Lu-Glitz sur la page « Fördern ».

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glitz et le blog Lu-Glitz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

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

Musique de cet épisode :

Piste : Golden Hour | Artiste : Telecasted

Bibliothèque audio YouTube

https://youtu.be/QEueVPIn_-I

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/0029VaBV505CHDynzdlJU34>
 - Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>
-

LIENS vers Simon Oberrauner :

- Flugschule Steiermark: <https://www.flugschule-steiermark.at/>
- Facebook : <https://www.facebook.com/simon.oberrauner>
- Instagram : <https://www.instagram.com/simonoberrauner/>

Transcript

[00:00:02] **Simon Oberrauner:** Quand on trouve quelque chose qu'on aime vraiment, il faut le poursuivre, il faut le suivre et on finit généralement par trouver un moyen de bien le faire. C'est pour ça que je dis : d'accord, si vous trouvez quoi que ce soit, une passion, poursuivez-la absolument. C'est, je pense, l'une des choses les plus importantes que j'ai apprises grâce au parapente.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:44] **Simon Oberrauner:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:47] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Simon Oberrauner et je suis Lucian Haas.

[00:00:56] Les Red Bull X-Alps sont considérées comme la course de parapente la plus extrême au monde. On y vole régulièrement dans des conditions où les pilotes amateurs n'oseraient même pas sortir leur aile. Des situations de foehn, des averses de pluie, des brises de vallée violentes. Qu'est-ce qui se passe dans la tête d'un athlète dans de tels moments ? C'est ce que nous raconte Simon Oberrauner dans cet épisode 166 de Podz-Glitz, ainsi que bien d'autres détails intéressants. L'Autrichien de 34 ans a déjà participé à six X-Alps. Une fois en tant que supporter, cinq fois en tant qu'athlète. En 2025, il a terminé à la troisième place dans un finish extrêmement serré. Mais ce podcast n'est pas un récit de course.

[00:01:44] La conversation est très vaste. Comment Simon est-il devenu cette machine à voler capable de se battre à travers des turbulences massives, tout en suivant des lignes extrêmement intuitives ? Et qu'est-ce qu'il peut transmettre à ses élèves en tant que moniteur de vol à partir de ces expériences ? Nous parlons de vertus qui ne nous font pas progresser uniquement en vol. La patience, l'envie d'expérimenter, la soif de connaissances, la passion. Puisque tu écoutes le podcast, deviens un soutien de Podz-Glitz. Comment faire, c'est indiqué sur le Gleitschirm-Blog GluGlides sur le site. Simon,

[00:02:20] Tu as participé aux X-Alps, mais tu diriges aussi une école de vol avec Tommy Friedrich, qui y a aussi participé. Comment est-ce que tout cela s'articule ? Le racing professionnel d'un côté, et la vie de moniteur de vol de l'autre ?

[00:02:41] **Simon Oberrauner:** Oh, on passe déjà à la question difficile. On monte d'un cran. C'est une très bonne question. Oui, on monte d'un cran. Je me le dis aussi.

[00:02:54] Comment ça se passe ? En fait, ça se passe étonnamment bien. On arrive quand même à bien voler, parce qu'on a généralement plus de temps en semaine. Si, par exemple, plusieurs journées de vol sont reportées au week-end, on a un peu moins de temps pour voler, parce qu'il faut plus de temps pour les cours, en quelque sorte. Mais spécifiquement maintenant, par exemple, pour se préparer à une course comme la X-Alps, il faut aussi préciser que j'ai déjà énormément entraîné avant, c'est-à-dire avant même que j'aie repris l'école de vol avec Tommy.

[00:03:40] Et j'ai investi énormément de temps dans la pratique du parapente en général. Enfin, j'ai commencé mes études à cette époque et le parapente en même temps. Au début, les études étaient très présentes. J'y ai vraiment consacré beaucoup de temps. Et puis, le parapente est venu s'ajouter petit à petit. Et je me suis rendu compte, waouh, qu'il y avait tellement de passion et tellement d'énergie pour le parapente, de mon côté. Et en fait, je n'ai jamais vraiment regardé ça en me disant, je veux absolument en vivre. Mais simplement, c'est quelque chose de magnifique et j'aime apprendre. J'aime, j'aime comprendre la thermique davantage. J'aime comprendre comment on vole en cross-country. Et j'ai trouvé ça incroyablement fascinant.

[00:04:27] Et je suis resté assis dans les cours, j'ai regardé par la fenêtre et je me suis juste dit que je n'avais pas suivi la dernière heure du cours. Je n'ai rien entendu parce qu'en fait, j'observais juste comment les cumulus se formaient dehors. Et puis, c'est devenu de plus en plus une question de parapente. Et il y a vite eu des succès cools, genre. Le truc drôle,

c'est que je ne me suis jamais comparé aux autres, mais j'avais toujours mes propres objectifs. Et c'est pour ça que le succès a toujours été là pour moi. Et c'est pour ça que j'ai investi énormément de temps au total au préalable dans le parapente. Et puis, il y a eu les Border Races, les compétitions, et une fois chez Paul, quand j'y étais moi-même, etc.

[00:05:13] Ça veut dire qu'il y avait un énorme bagage d'expérience. Et c'est pour ça que ça marche bien maintenant avec l'école de vol. Il faut que je...

[00:05:24] **Lucian Haas:** just faire une petite parenthèse, juste parce que certains se demandent peut-être. S'il vous plaît. Qu'est-ce que tu as étudié ?

[00:05:31] **Simon Oberrauner:** J'ai fait une école technique supérieure avant, puis j'ai étudié le génie électrique, mais je n'ai pas fini mes études. Ça veut dire que tu as

[00:05:38] **Lucian Haas:** tu as lâché tes études de parapente ? Exactement. Oui, c'est ça. Et ensuite, tu n'as fait que du parapente, tu n'as fait que de l'entraînement et tu n'étais plus qu'en

[00:05:47] **Simon Oberrauner:** de l'air ?

[00:05:48] **Lucian Haas:** Exactement. Oui. C'est ça, oui. Et le vol en tandem, justement. Et exactement. Ça veut dire que le vol en tandem a d'abord financé tout ça ? C'est ça. Et puis à un moment donné, avec les succès sportifs, peut-être que les premiers sponsors sont arrivés et ils t'ont aussi un peu cofinancé ? Un peu.

[00:06:05] **Simon Oberrauner:** Oui, exactement. Un peu. C'est difficile, il n'y a pas vraiment beaucoup d'argent au début et même maintenant, c'est toujours très difficile de vivre uniquement de la pratique du parapente grâce aux sponsors. Pour moi, ce n'est pas simple, je vais le dire comme ça. Exactement. Ça ne suffirait pas, mais avec l'école de vol ensemble.

[00:06:24] **Lucian Haas:** Ma question au début, c'est que tu vises toujours si fort, comment est-ce qu'on peut gérer ça au niveau de l'organisation ? Ce qui m'intéressait, ou quand je me suis posé la question, c'était plutôt comment on gère ça dans la tête ? Parce que ce sont deux exigences différentes, d'une certaine manière, et peut-être même deux motivations totalement différentes. L'une est... Oui. Très égocentrique d'une certaine façon. Tu veux voler, tu veux faire de la X-Alps. Et l'autre est quelque chose qui n'est pas du tout égocentrique, mais tu veux transmettre quelque chose, tu veux aider les autres. Comment on réconcilie ces deux pôles ?

[00:07:04] **Simon Oberrauner:** Alors pour moi, ces deux pôles se complètent très bien en fait. Tu l'as magnifiquement décrit. D'un côté, il y a bien sûr l'X-Alps avec la compétition. Bien que j'essaie toujours de voir les choses sous un autre angle, c'est bien une compétition et il s'agit de savoir qui arrive le premier à l'arrivée. Mais le chemin pour y parvenir est en réalité beaucoup plus complexe si on n'a en tête que l'objectif ou seulement la compétition. Si on ne voit que des concurrents, on n'avance généralement pas très loin. Parce qu'au début, c'est aussi une forme de cohabitation, de vérification des itinéraires ; vouloir imposer son propre chemin dès le départ est très difficile avec l'X-Alps.

[00:07:51] Et si on ne fait que ça sans voir les autres chemins que prennent les autres, et sans se demander constamment ce qui est le mieux ou le plus judicieux, on n'avance pas beaucoup. Et la combinaison avec l'école de vol, c'est là que c'est magnifique. Ça veut dire que j'apprends énormément. Même avec chaque X-Alps, il y a une quantité incroyable de choses à apprendre. Et à l'école de vol, même si ce que je construis avec le X-Alps ne sert à rien pour un élève débutant, je peux quand même... le décomposer d'une manière ou d'une autre ? Exactement, on peut le décomposer un peu.

[00:08:38] Et comme on voit tellement de choses et qu'on peut évaluer tant de conditions, on peut très bien transmettre ce savoir aux élèves. Le transmettre davantage. Et pour moi, c'est magnifique, comme aujourd'hui. Je viens juste de la pente d'exercice et on a eu aujourd'hui le premier vol avec le nouveau cours de base. Et quand on est là-dessous et qu'on retire les chaussures, enfin, on les accompagne sur la radio, et qu'ils atterrissent et qu'ils sont tout simplement incroyablement heureux, ça me rappelle toujours mon premier vol. Et c'était dans la même zone d'entraînement. Et là, oui, je me dis vraiment souvent, wow, c'est comme ça que je me l'étais en fait vraiment souvent un peu imaginé, que je pourrais faire du parapente comme métier.

[00:09:27] Et j'ai maintenant énormément de facettes dans le parapente, pas toutes pour autant. En fin de compte, à travers le vol de distance, le hike and fly et l'enseignement, disons, et peut-être des conférences et du coaching. Mais il y a encore tellement plus à découvrir et à apprendre. Et c'est en fait ce qui me motive. Le fait de simplement devenir meilleur, d'apprendre plus de choses, de voir plus de choses et de mieux comprendre. Et le fait de transmettre tout ça ensuite, je trouve ça magnifique.

[00:09:57] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te fascine le plus dans le fait d'enseigner le vol à d'autres personnes ?

[00:10:03] **Simon Oberrauner:** Parce que c'est une telle fascination pour moi,

[00:10:07] ça me fascine énormément quand je vois parfois ce petit éclat dans les yeux des autres quand... Et ça revient sans cesse. Quand c'est le premier vol, c'est la première sortie en thermique, c'est le premier petit vol de distance. Et cette motivation, cet enthousiasme et simplement la joie de quelqu'un, je me dis : wow, vous avez réussi. Et ça apporte tellement à la personne elle-même, oui, ça lui donne tellement. Et elle est heureuse. Et quand on peut les accompagner un peu, donner des conseils, et que cette personne y arrive. Et le truc marrant, c'est que beaucoup viennent ensuite me dire parfois : oui, mais si tu ne l'avais pas dit, je n'aurais pas eu de chance, je n'y serais pas arrivé.

[00:10:52] Et je dis : « Hé, même si je donne des conseils et que le conseil était peut-être bon, c'est quand même vous qui êtes les pilotes et c'est vous qui prenez les décisions. » Et c'est toujours difficile et pas facile de faire un vol de distance sur le petit ou de sortir d'une thermique. Et ça me fait vraiment plaisir quand des élèves viennent me raconter simplement l'expérience. Et genre : « Oui, c'était exactement comme tu l'avais expliqué à l'époque et ça pouvait être comme ça. » Et puis, ça a marché là-bas. Ou : « Oh non, je suis tombé pile dans le piège du Leh, exactement comme tu l'as dit, il ne faut pas aller là-bas. » Mais sur le moment, je n'y ai pas cru. Et le truc drôle, c'est que je dis toujours en plus : « Oui, aller dans le Leh, je vous raconte ça maintenant, c'est bête. »

[00:11:38] Et là, ça vous pousse vers le bas, puis vous atterrissez et le vol de distance est terminé. Et je dis toujours : maintenant, je vous le montre, mais vous allez probablement quand même y aller parce que vous ne me croyez pas, parce que ça n'a pas l'air de ça. Et oui, chacun doit faire cette expérience par lui-même quelque part. Et puis les gens atterrissent là-bas et je reçois souvent des messages où ils me disent : « Ouais, tu avais raison. » Et sur le moment, c'est comme ça, mais c'est justement ça qui est difficile avec le parapente, parce qu'il faut intégrer tellement d'impressions d'un coup. Avec la direction du vent, la position du soleil, l'intensité de la thermique, et ainsi de suite. Il y a tellement de choses au début et beaucoup restent à assimiler, à mon avis. Le parapente est exigeant et il y a énormément de choses à percevoir.

[00:12:25] **Lucian Haas:** Avec ces expériences intenses que tu vis lors des X-Alps. Tu connais probablement aussi toute une série d'autres moniteurs de vol. Dirais-tu qu'avec ces expériences en arrière-plan, tu abordes les formations différemment ?

[00:12:42] **Simon Oberrauner:** D'une manière différente ? Enfin, bien sûr, on a le cadre de la formation dans lequel tu peux enseigner, pour ainsi dire.

[00:12:53] Et je ne pense pas que j'en tire énormément,

[00:13:00] peut-être que je vois un peu mieux quelles conditions ont tendance à changer rapidement. C'est surtout ce qu'on apprend avec les X-Alps. C'est-à-dire qu'on apprend à évaluer si la météo reste au moins vaguement stable ou si elle change très vite. On arrive à le repérer, à mieux le détecter. Et bien sûr, aussi comment en tirer profit dans un cas comme les X-Alps.

[00:13:32] Mais on apprend à enseigner surtout quand on enseigne aussi. Enfin, j'avais déjà fait deux X-Alps quand j'ai commencé à enseigner.

[00:13:42] Et c'est vraiment quelque chose de nouveau qu'on apprend, c'est certain. On apprend vraiment énormément de choses sur la façon d'enseigner aux gens. Et on apprend que beaucoup de gens apprennent différemment et ont besoin d'inputs différents. Et c'est pour ça que, en enseignant, on apprend à enseigner. Et j'ai peut-être un petit avantage grâce à ça, parce que je connais beaucoup de conditions et je peux donc bien expliquer ce qui se passe exactement.

[00:14:17] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a des élèves qui viennent spécifiquement vers vous parce qu'ils se disent : « Je sais, Tommy et Simon, ils ont déjà fait de l'X-Alps. Ils doivent être des profs particulièrement bons ou quelque chose comme ça » ? Genre, ils se disent qu'ils veulent aussi, en tant qu'élèves, profiter de ce bonus X-Alps.

[00:14:36] **Simon Oberrauner:** Oui, tout à fait. Alors, parfois, on demande toujours au début du cours, donc on imagine que chaque élève se présente. Et la motivation pour le parapente, c'est toujours très important pour nous de le savoir et de nous poser la question. Et on demande aussi toujours combien de personnes connaissent le X-Alps et nous connaissent maintenant via le X-Alps, par exemple. Et il y a des cours où peut-être, je dis, sur 10 personnes, trois personnes, trois ou quatre personnes connaissent le X-Alps. Et puis parfois, tu connais tout le cours. C'est donc totalement différent. Certains ne connaissent vraiment pas du tout, ils disent : « Exactement. Je n'en ai jamais entendu parler, c'est quoi ? » Alors on leur explique ce que c'est, précisément.

[00:15:23] **Lucian Haas:** Eh bien, le X-Alps, c'est aussi parfois du vol extrême qu'on n'enseignerait pas forcément. Ou alors, pendant la formation, on dit que ça n'a rien à faire là. Alors, comment est-ce que tu sépare ça face aux gens ? Parce qu'ils vont peut-être te dire : « Je te vois comme un modèle, peut-être, comme mon moniteur de vol. » Et ils voient très précisément dans quelles conditions, par exemple s'ils ont déjà regardé d'une certaine manière, ils voient dans quelles conditions tu as volé là-bas. Et pourtant, tu leur dis constamment pendant la formation qu'il ne faut jamais voler dans de telles conditions. Probablement. Oui. Tu leur dis ça. Comment est-ce que tu réconcilies ces deux mondes pour qu'ils puissent l'accepter ? Parce qu'ils savent bien : « Attends, il est en train de me raconter quelque chose que je ne devrais pas faire, mais il le fait. »

[00:16:05] **Simon Oberrauner:** Exactement, c'est ça. C'est un accès difficile et c'est un sujet complexe. Et c'est un sujet qu'il faut surtout aborder. Parce sinon, il y a une telle incertitude. On fait souvent la comparaison avec le sport de haut niveau. Si tu apprends la conduite avec un très bon conducteur, par exemple, ou avec un pilote de course,

[00:16:32] ...alors tu ne peux pas te retrouver automatiquement dans ces situations comme le conducteur. Ça ne marche tout simplement pas. Ou au ski. Si un skieur t'apprend le ski et que tu le vois descendre une paroi abrupte parce qu'il est très doué ou qu'il participe à des compétitions là-bas, ça ne veut pas dire automatiquement que tu peux le faire. Ou alors il y va dans des conditions où tout le monde dit : « Oh non, c'est super dangereux ». Mais il connaît la montagne, il connaît les conditions de neige là-bas et il peut tracer sa ligne avec énormément de connaissances qu'il possède. Et on explique aussi beaucoup que... que c'est la chose la plus fondamentale au début du parapente de bien choisir les conditions.

[00:17:23] Parce que si, une fois en parapente, surtout au début, on se retrouve dans des conditions qui nous dépassent, on arrête de pratiquer le parapente, c'est dangereux et on se sent terriblement mal à l'aise. Et là, surtout pour l'enseignement, nous sommes... je dirais très réservés, on ne va pas vous emmener dans une thermique super forte dès le début, parce que ça n'a aucun sens du tout. Et là, on essaie vraiment, enfin pas juste essayer, on y accorde une grande attention pour utiliser toujours des conditions très calmes, tôt le matin et plus tard le soir, et vraiment à midi, même si beaucoup de gens volent, on se dit que c'est dur pour vous, mais que ça n'apporte rien, en quelque sorte.

[00:18:15] Et c'est souvent difficile à comprendre pour les élèves. C'est vraiment le cas. Mais il n'y a pas d'autre chemin que par là. Et on leur dit aussi très clairement, enfin vous allez nous voir voler dans des conditions extrêmes avec les X-Hubs. Et c'est une marge très étroite sur laquelle on évolue là-bas, parce que c'est très limite. C'est à la limite de ce qu'on peut gérer. Et la question est souvent : d'accord, mais comment on en arrive là ? Comment on en arrive au point de pouvoir utiliser autant ou si bien les conditions ? Et ça...

[00:19:01] C'est incroyablement difficile de répondre à cette question, parce qu'au fond, c'est énormément de pratique en vol. Et c'est quelque chose qui vient soit un peu naturellement, pour pouvoir utiliser plus de conditions, et surtout, l'important est toujours de comprendre ce que je suis en train de faire et où j'en suis. Par exemple, au début, je n'ai eu personne, pas vraiment un mentor ou quelqu'un qui me montre concrètement ce qui est possible ou non. J'ai dû découvrir énormément de choses par moi-même. Donc vraiment du "learning by doing" ? J'ai fait énormément de "learning by doing". Et j'ai toujours écouté très attentivement mon instinct, quand je me sentais d'une manière ou d'une autre incertain,

[00:19:54] alors je suis toujours allé atterrir, parce que je n'arrivais plus du tout à voler. C'est comme si j'avais un blocage interne quand j'ai vraiment peur ou quelque chose comme ça, je ne peux pas passer outre. Je ne peux pas. Et bien sûr, on peut dire, d'accord, mais peut-être que je ne savais même pas que je devais avoir peur.

[00:20:13] C'est en fait quelque chose dont on ne se rend compte qu'après coup. Et c'est pour ça que ce n'était certainement pas, c'était très dangereux, la façon dont, je dis maintenant, entre guillemets, j'ai appris à voler.

[00:20:30] Mais apparemment, j'ai dû avoir un certain talent pour la aile. J'ai toujours réussi à bien la garder ouverte, je n'ai jamais eu de problèmes avec la aile. Donc je n'ai jamais eu de situations qui étaient vraiment, vraiment, vraiment limites ou quoi. Parce que je pense que dans ce cas, j'aurais probablement arrêté de voler.

[00:20:51] **Lucian Haas:** Mais tu as déjà eu, comme tu viens de le dire, des situations où tu avais peur et où tu es allé atterrir. Exactement, exactement, exactement. Comment as-tu fait pour dépasser ces situations ensuite ? Je ne parle pas forcément du vol suivant, mais cette limite où tu dis : « OK, avec ma peu d'expérience, j'ai peut-être déjà eu peur à ce moment-là ». Aujourd'hui, tu dirais : « OK, mon seuil de peur, si je l'ai encore, il se situe tout ailleurs qu'à l'époque ». Mais comment as-tu fait ? Et surtout, quand je viens vers toi en tant qu'élève pour demander : « Comment puis-je y arriver ? Comment as-tu fait pour déplacer un seuil de peur ? » Même si tu l'as ressenti et que tu sais que la peur peut être là et qu'elle t'a même forcé à toucher le sol. Alors pourquoi es-tu quand même retourné voler en te disant : « Là, je veux continuer » ?

[00:21:39] **Simon Oberrauner:** Par exemple, je me disais : d'accord, je ne veux pas continuer. D'accord. Les conditions étaient trop fortes, il y avait une dynamique trop puissante ou trop de vent. Et pour la situation dans laquelle j'étais à l'époque, surtout, je partais vraiment atterrir activement quand je ne comprenais plus ce qui se passait. Qu'est-ce qui arrive en ce moment ? Si je ne savais pas dans quelle situation j'étais et pourquoi c'était comme ça. Et il peut aussi arriver, par exemple, que la situation soit trop bonne. Ça montait simplement trop bien partout et tu te disais déjà que c'était dangereux. Exactement, c'est ça.

[00:22:26] J'ai aussi eu des vols où il n'y avait vraiment pas de nuages au-dessus. On monte, on monte et on monte, et là on se demande : d'accord, qu'est-ce qui se passe ? Pourquoi ça monte si fort ? Est-ce que c'est une vague ou un truc du genre, une vague de foehn ou quoi, dans quoi je suis ? Et est-ce que j'ai raté ça dans les prévisions, par exemple ? J'avais vraiment, vraiment beaucoup de respect pour ce genre de choses et j'ai souvent juste essayé de voir comment je pouvais redescendre, comment je pouvais redescendre en sécurité, s'il y avait du vent là-dessous, chercher une vallée abritée du vent et essayer, tout le temps un peu, de comprendre le vent, comme s'il venait d'un fleuve ou de l'eau qui coule à travers les vallées et puis avec...

[00:23:12] des genre de zones d'eau calme et des zones abritées souvent

[00:23:18] ...pouvoir déchiffrer où on peut atterrir correctement et c'est pour ça que j'ai généralement eu de bonnes options d'atterrissage. Mais ça vient de la compréhension, surtout quand on se dit, d'accord, là ça va se passer et là ça va se passer, et du coup on n'est plus face à une situation qu'on ne comprend pas, ou du moins la plupart du temps, et si on ne la comprend pas dès le départ et qu'on se dit, d'accord, mauvaise évaluation, ça arrive quand même, ça veut dire qu'on a plusieurs modèles et plusieurs réflexions sur ce qui peut se passer maintenant, ou comment la météo va changer là-bas, ou comment le vent va se comporter dans la vallée suivante.

[00:24:02] Oui, on accumule de l'expérience et la lecture

[00:24:07] on devient simplement de plus en plus performant avec le vent, la thermique et les nuages, et grâce à cela, on comprend mieux et on n'a plus cette incertitude pressante.

[00:24:18] **Lucian Haas:** Mais quand tu disais tout à l'heure que tu n'avais en fait aucun mentor sur qui t'appuyer ou qui pouvait te transmettre des connaissances grâce à son expérience et te dire : « Oui, oui, ce que tu viens de vivre, je peux t'expliquer ce qu'il se passe, et tu pourras ensuite voler avec ce modèle la prochaine fois, et si tu le revies, tu sauras : ah, mon mentor a dit ça, je vais essayer, ah oui, c'est exactement ça, je peux quand même voler en sécurité ici ou ça va monter quoi qu'il arrive, même si c'est de la turbulence ou quoi que ce soit ». Quelles étaient ces situations ? Si tu n'as pas de mentor maintenant, comment as-tu accédé à ces connaissances ? Ou est-ce que pour toi, c'est simplement...

[00:24:54] un instinct appris, où tu te dis que ce savoir, peu importe d'où il vient, est en moi.

[00:25:02] comment je dois réagir maintenant, mais je ne peux pas le formuler de manière logique, je peux juste dire que mon instinct me dit "go" ou "pas go", donc on atterrit. Mhm,

[00:25:11] **Simon Oberrauner:** donc j'ai passé énormément, énormément de temps sur Google Earth et sur XContest avec des analyses de vol. Je ne sais pas exactement combien de temps ça a pris, mais j'ai énormément de tracklogs, de prévisions météo, de prévisions de vent... quand il y avait des situations où je ne me sentais pas à l'aise, où je suis allé atterrir, j'ai toujours analysé ça très sérieusement. Qu'est-ce qui s'est vraiment passé là ? J'ai essayé de comprendre et j'en ai parlé avec des amis. On était un groupe de trois au début et on a énormément échangé. On s'asseyait vraiment régulièrement après avoir volé, devant les ordinateurs portables, on regardait les vidéos et on se demandait : qu'est-ce qu'on a fait là ?

[00:25:59] Pfiou, quelle connerie on a bien pu faire là, on peut vraiment le voir après coup sur la GoPro, OK, ah, c'est pour ça que je n'ai pas décollé, parce que je me suis simplement laissé dériver trop loin par le vent, par exemple, ou un truc du genre. Et ce sont des trucs qu'on ne comprend souvent qu'après, quand on regarde vraiment la vidéo, la vidéo objective, ce qu'on a vraiment fait, parce que souvent le vol en lui-même est très émotionnel et à cause de ça, on ne se rend peut-être pas compte de ce qu'on a vraiment fait, et puis on le voit vraiment bien dans la vidéo, et j'ai beaucoup analysé ça moi-même aussi, et avec le groupe d'amis et

[00:26:46] j'ai toujours essayé de comprendre ce qui s'est passé et on a fait ça, ou je me suis dit que j'étais le seul d'entre eux à être allé vraiment beaucoup plus loin,

[00:26:58] C'est comme ça que j'ai toujours essayé de m'expliquer ce qui s'est passé, et oui, beaucoup d'analyse, vraiment énormément d'analyse.

[00:27:11] Les journaux de bord, les prévisions météo, les vidéos

[00:27:15] et bien sûr, les retours des autres pilotes aussi, ça a souvent été le cas, évidemment.

[00:27:20] **Lucian Haas:** Quand tu es instructeur, maintenant, pas seulement pour les cours de base, mais vous faites aussi des entraînements de performance et tout le reste, où les gens commencent déjà à voler en thermique, enfin, il m'arrive parfois que quand j'observe des gens voler en thermique depuis le sol, que je puisse voir beaucoup d'erreurs beaucoup plus vite d'en bas, parce qu'on voit tout de suite : ah, il aurait dû simplement tenir trois mètres de plus là et il ne l'a pas fait, et maintenant il est évidemment tombé à l'arrière, et tu le sais déjà deux tours avant qu'il ne le fasse vraiment, tu l'as déjà vu d'en bas, mais en l'air, on ne le voit pas. Est-ce que tu dirais, en tant qu'instructeur de vol, plus on regarde ça, plus on peut le faire, ou est-ce que tu peux aussi l'intégrer dans ton propre vol, pour savoir en l'air : je me regarde maintenant comme si j'étais de l'extérieur et je vois exactement ce que je fais de bête ici, je me donne moi-même le message radio comme si je me le disais à l'oreille : Simon, avance un peu plus, ou quelque chose comme ça.

[00:28:15] **Simon Oberrauner:** Oui, oui, c'est marrant, je discute souvent avec Domi aussi, parce qu'avec les élèves, surtout quand ils débutent et qu'ils ont fait 10 ou 15 vols, ils peuvent déjà si tôt, ça ne fait plus de différence s'il y a de légères bulles de thermique dedans, et alors on les laisse sortir et on les laisse juste sortir en ligne, et on voit, oh là là, ça monte là où on n'aurait vraiment jamais pensé que ça monterait, et là on apprend énormément sur la météo et sur la thermique, c'est super cool, et bien sûr aussi pour les virages. C'est vraiment beau de voir,

[00:29:01] comment

[00:29:03] comment la thermique se comporte et comment la aile réagit par rapport à ça, et comment certaines ailes se comportent quand elles ressortent de la thermique, et au niveau du comportement de pilotage, je dis maintenant "cul contre cul", à quel point quelqu'un ose faire des cercles dans la thermique, à quel point serré, sans que l'aile ne bascule trop, et là, c'est tellement drôle parce que le vol en thermique est en fait quelque chose de totalement complexe et on le simplifie en "oh, là tu dois tirer un peu plus sur la main".

[00:29:35] **Lucian Haas:** Baisse la main droite d'environ 15 mètres et avance un peu plus avec ton poids, ça devrait corriger le tir, à peu près.

[00:29:43] C'est

[00:29:44] **Simon Oberrauner:** c'est comme ça, on le voit, on le voit et il faut en fait développer un peu des capacités de voyance pour se dire : ok, continue d'avancer, continue d'avancer, avance, avance et maintenant tourne, et oui, c'est totalement drôle et je pense qu'on en retire vraiment quelque chose. Donc je peux définitivement en apprendre, quand je vais essayer de réapprendre le vol en thermique à d'autres personnes et surtout quand ça va dans le domaine où je fais maintenant vraiment des coachings individuels et que je vole avec des gens de manière très ciblée, là, on apprend aussi beaucoup en tant qu'athlète, parce qu'on réfléchit énormément à ce qu'on fait soi-même et pourquoi ce que je fais fonctionne bien.

[00:30:28] **Lucian Haas:** Parce qu'on ne peut expliquer que ce qu'on a soi-même compris.

[00:30:32] **Simon Oberrauner:** Exactement, exactement, oui. Et ça, enfin, on peut souvent bien faire quelque chose sans forcément comprendre exactement pourquoi on le fait bien, et dans le vol thermique, c'est

[00:30:44] difficile

[00:30:46] direct à quelqu'un de dire : « OK, je vais t'apprendre le vol en thermique comme je peux ». C'est probablement impossible, mais il y a bien sûr des astuces et des choses qu'on peut enseigner, mais après, cette dernière petite touche de feeling, je pense que chacun doit l'acquérir par lui-même, oui. C'est comme quand on utilise le Max d'Excel, quand on vole ensemble, alors c'est incroyablement difficile d'être au-dessus de lui. C'est grandiose au niveau thermique, je trouve ça magnifique et il tourne incroyablement bien, c'est très intuitif et beau. Là, tu restes juste là à regarder, émerveillé. Oui, c'est, enfin bien sûr que c'est quand même une sorte de bataille thermique et c'est toujours magnifique de voir comment il, ah, peut-être encore un peu résiste là et qu'on

[00:31:37] on est super content quand on arrive à le dépasser, mais ça n'arrive pas souvent.

[00:31:45] Mais au final, c'est super drôle, en fait c'est souvent juste le sommet de la thermique où on voit cette différence, genre, ah, il a simplement reconnu la bulle là-bas et l'a captée, et grâce à ça, il a gagné encore ces 50 mètres, et ça, c'est surtout au niveau du... enfin, sur l'Excel, je n'en tire pas grand-chose, mais sur le DWC, je crois, ou quelque chose comme ça, c'est très décisif, parce que là, il s'agit vraiment de secondes.

[00:32:14] **Lucian Haas:** ...ça marche. Quand tu racontes ça, j'ai l'impression que tu vois le parapente surtout comme un terrain d'apprentissage pour toi, un apprentissage constant. Oui. À partir de cette approche, je dirais, qu'est-ce qui t'a poussé à faire les X-Alps ?

[00:32:35] **Simon Oberrauner:** Qu'est-ce qui m'a poussé à faire les X-Alps ?

[00:32:40] Je pense que surtout

[00:32:44] l'aventure un peu, enfin, disons, on se lance sur un cap et sur une distance, une très longue distance, dans des conditions très différentes et c'est exactement comme ça que j'ai abordé le vol pendant toute ma vie de pilote. Je voulais toujours voir, d'accord, quelles conditions permettent peut-être de voler ou peut-être, comment ça se passe là-bas et je suis resté très souvent en montagne avec beaucoup de vent et j'ai juste observé le vent et la façon dont les rafales se comportaient et j'ai remarqué, il y a trop de vent, laisser l'aile repliée et ne pas penser du tout à décoller. Je me suis juste contenté de regarder et d'essayer de comprendre, d'accord, comment se comportent les rafales, quels sont les intervalles et ainsi de suite. Et pour le X-Alps

[00:33:30] c'est le fait qu'on y part aussi avec une équipe. Et la première fois, c'était...

[00:33:40] Oui, donc l'aventure est vraiment, oui, la description parfaite pour ça, c'était une pure aventure. Donc là, c'est le dernier X-Alps. Donc ton premier...

[00:33:52] **Lucian Haas:** Ta participation à l'X-Alps, ce n'était pas quand tu étais avec Paul en tant que supporter, mais Paul, c'était en 2015 en tant que supporter et en 2017, c'était ta première vraie X-Alps en tant que participant.

[00:34:03] **Simon Oberrauner:** Exactement. Donc en 2015, c'était évidemment... c'était dingue. Je n'avais jamais été dans les Alpes occidentales. Et j'ai vu le Mont Blanc en vol pour la première fois, en fait, oui. Donc je suis parti là-bas

avec Paul sur des sites de décollage très limites, et puis on monte et on se dit, d'accord, théoriquement le Mont Blanc arrive maintenant, et puis on regarde, oh, on regarde une fois, on regarde vraiment la montagne, ce géant blanc, et on se dit juste, OK, wow. Et oui, il y avait beaucoup de choses, donc ce que Paul a aussi dit, genre, oh, j'ai volé des lignes dont je n'aurais jamais cru qu'elles fonctionneraient,

[00:34:55] parce que je ne connaissais pas du tout les lignes classiques qu'on y vole. Et parfois, les lignes classiques ne fonctionnaient même pas parce qu'il n'y avait aucune condition pour ça, alors que moi, je regardais vraiment les conditions et je voyais ce qui correspondait aux conditions, sans avoir d'image de la ligne, une petite route de cross-country. Donc, tu avais les Skyways...

[00:35:19] **Lucian Haas:** pas dans la tête, mais simplement le vent souffle comme ça, d'accord, alors on passe au-dessus. Le vent souffle comme ça,

[00:35:27] **Simon Oberrauner:** Carte de relief, exactement, brise de vallée, supra-régionale et exactement, et mon système, que j'ai simplement appris, pour ainsi dire, donc ma perception du vent et de la thermique, et ça correspondait là-bas, et ça a toujours bien fonctionné.

[00:35:43] **Lucian Haas:** Même si tu n'y avais jamais volé auparavant. Enfin, tu n'étais jamais allé dans un terrain aussi hautement alpin que là-bas. Tu viens de Graz, du Schöckl, ce sont juste des 1500 ou peu importe ce que tu as là-bas, des pentes un peu plus plates, pas aussi raides et tout ça. Des parois rocheuses imposantes couvertes de glace et ce genre de choses, ça n'existe pas du tout là-bas.

[00:36:01] **Simon Oberrauner:** Il y en a très peu là-bas, mais on y est allé souvent, enfin, on est beaucoup allé à Arndt-Holz. Donc après deux ans, un an et demi ou deux ans de vol, je crois que mon premier voyage à Arndt-Holz était après mes deux premières années de vol. Et là, côté XC, j'ai définitivement beaucoup appris avec Berni Besl, surtout sur la façon de voler à Arndt-Holz. Il a réussi à me transmettre de manière incroyable comment ça fonctionne.

[00:36:35] À partir de là, je connaissais déjà un peu les hautes montagnes et leur fonctionnement, mais j'ai l'impression que c'est encore autre chose là-bas. C'est encore plus haut et plus extrême. Mais ça a super bien marché, et aussi ce dernier tronçon vers Monaco, je m'en souviens bien. On est partis de Barcelonnette par ce col, l'un des cols les plus connus, où on ne devrait normalement plus décoller aujourd'hui pour aller vers Monaco à cause du parc national du Mercantur. Mais à l'époque, en XC, c'était genre en 2015, OK, non, le parc national n'existe pas. Enfin, je ne sais pas. Et là, on pouvait voler en direction de Monaco.

[00:37:20] et c'était, oui, je n'ai pas fait autrement, enfin bien sûr qu'on a regardé ça sur Google Earth avant, mais au final, quand on y est vraiment, c'est encore autre chose. Et là, j'ai pu voler très librement, enfin sans trop de,

[00:37:43] Je ne dirais pas que j'ai vu des dangers, j'ai plutôt vu des possibilités. J'ai vu, d'accord, ah, là je pourrais faire un grand virage, là ça pourrait marcher, là genre... Et je me suis en fait déplacé de thermique en thermique en thermique et j'ai fait toute la dernière partie du vol avec Paul. Et puis juste avant, il y a une base militaire et je me suis dit, oh non, je ne vais pas passer par là, c'est sûr. Aucune idée, peut-être que Paul a une autorisation là-bas et pas moi. Et je me suis posé juste avant et on a fait le tour, je crois qu'il y avait encore... à cause de la route, mon aile était à moitié détruite et on a dû marcher jusqu'à l'objectif. Ouais, une aventure de dingue. Donc voilà, c'était ma pensée sur X-Helps et j'ai toujours aimé l'aventure. J'adore l'aventure.

[00:38:30] Se lancer un peu dans l'inconnu et résoudre la mission au fur et à mesure qu'elle se présente. Parce qu'avec X-Helps, on ne peut pas prévoir quelles seront les conditions, comment ça va être là-bas, comment ça va se passer. Il faut résoudre énormément de choses sur le vif. Et c'est souvent ça, la définition de l'aventure. Parce que l'aventure, tu ne peux pas la planifier entièrement. Et X-Helps, tu ne peux pas le planifier entièrement. C'est impossible. Mais quand on a de l'expérience, on arrive bien à gérer les choses. C'est pour ça que Kriegel est bon, il peut planifier incroyablement bien avec son expérience. Exactement, mais pour moi, c'est ça l'essence de X-Helps, vivre cette aventure.

[00:39:15] Et surtout, au début, c'était comme ça. Et après 2015, je me suis dit que je devais absolument le faire moi-même. Là, j'aime avec mon équipe

[00:39:22] **Lucian Haas:** y aller. Mais en quelque sorte, tu étais déjà un X-Helps quand tu as volé avec Paul, si tu dis que comme supporter, j'étais partout et que j'ai fait beaucoup de vols en parallèle. En parallèle, oui, exactement. Paul est devenu troisième à l'époque ou quelque chose comme ça ? Oui.

[00:39:39] **Simon Oberrauner:** Tu aurais peut-être pu finir troisième à l'époque aussi. Vraiment, c'est le cas ? C'est difficile, difficile. Je ne le dirais pas techniquement comme ça, parce que choisir les avions sur lesquels on peut voler et que ça se passe bien, c'est une chose. Mais faire le X-Helps complètement par soi-même, c'est autre chose, parce qu'une petite erreur suffit et tu te retrouves, un jour de chance, au sol et c'est fini pour ta course, tu te retrouves d'un coup à 50, 60 kilomètres derrière et c'est incroyablement dur de rattraper quoi que ce soit.

[00:40:14] Et quand je suis libre de mon plein gré, je n'ai aucune pression de course. Pour moi, c'était OK, je m'envole simplement et je sais que si les supporters sont là ou autre, je prends le train et je fais un bout de chemin, ou ça se fait toujours normalement, et j'ai quelqu'un avec qui je peux voyager et monter dans la voiture. Mais même dans ce cas, être là sur la ligne de départ, c'est une expérience complètement différente. C'était beaucoup plus intense et, par exemple, avant mon premier X-Herbst, je me suis cassé le pied, neuf mois avant, lors d'un mauvais atterrissage, et comme je ne savais vraiment pas comment fonctionne une "speed landing" en fait et...

[00:41:03] je me suis cassé le pied, vraiment, vraiment bêtement, et les médecins m'ont dit, genre, un X-Herbst, alors j'ai dû leur expliquer ce que c'était, genre, ça ne va sûrement pas marcher, non, certainement pas, donc ils pouvaient déjà distinguer que ça ne marcherait pas, alors on dit OK, c'est l'avis, mais je vais quand même essayer et si ça ne marche pas, ça ne marchera pas, mais essayez quand même, et oui, j'ai rencontré beaucoup de gens qui m'ont simplement aidé et m'ont dit qu'il y a tellement de choses possibles et que ton corps peut faire beaucoup, donc chaque corps peut faire beaucoup, ce n'est pas une chose fixe, donc pas une chose fixe, c'est une chose dans laquelle tu peux participer mais tu peux t'y entraîner et voir comment ton corps réagit ou surtout ton articulation, et c'était le X-Herbst avec le plus de kilomètres au sol pour moi jusqu'à présent, c'étaient

[00:41:58] 2017

[00:41:58] **Lucian Haas:** ou quelle année était-ce ?

[00:42:00] **Simon Oberrauner:** 2017, oui.

[00:42:02] Cette course a commencé sous une pluie battante et on est montés sur le Geißberg sous une pluie totale, et je n'ai pas du tout reconnu la montagne, on s'est enfoncés dans la boue en montant. Il y avait quand même un nombre hallucinant de gens en haut, c'était comme... je ne sais pas, c'était très intense et surtout, on te met un drapeau dans la main là-haut et tu cours avec, et au final, tu ne fais que courir pendant deux jours, et puis on a vraiment envie de voler et là, on réalise d'un coup : OK, tu es en plein dans la course, et on réalise à quel point une telle course te pousse, comment elle te pousse dans une direction où tu ne veux peut-être pas aller, parce que c'était un jour de Föhn complet et tout le monde volait d'une certaine manière là-bas.

[00:43:01] et ils sont là, près du barrage de Köln, c'est le Maltetal et c'est une vallée vraiment, vraiment nulle avec le Nordföhn. Je vois aussi en bas, enfin je vois tout le monde piloter, j'ai tout perçu, mais je décide quand même de partir là, dans une position eigenlijk très défavorable, et j'essaie de sortir de la vallée en volant, et je me rends compte qu'il n'y a aucune chance que je sorte de la vallée, surtout parce qu'il y a énormément de lignes à haute tension à traverser, je dois me mettre face au vent et je dois, disons, atterrir dans une partie très étroite de la vallée, et j'atterris là sur la route, c'est sûr, et c'était faisable, mais je savais, je l'ai su à ce moment-là, c'était juste incroyablement stupide de voler là et j'ai réalisé dans quelle direction je me pouvais moi-même, en quelque sorte.

[00:43:49] ...poussé par la course, par le fait de voir les autres voler, et je me suis dit : OK, non, je ne veux pas ça, je ne veux pas me mettre dans une telle situation, je ne veux pas avoir peur en volant, et c'était définitivement le cas, j'étais vraiment déçu de moi-même et je me suis dit : OK, en fait je peux arrêter maintenant parce que pour quoi continuer ? Je ne veux pas me blesser, je veux faire ce sport aussi longtemps que possible et alors j'ai tendance à y aller de manière très dramatique maintenant et...

[00:44:30] Heureusement, ma copine était là pour me soutenir et j'ai dit : « Hé »

[00:44:37] Calme-toi, on va juste se promener, d'accord ? On va juste se promener dans la vallée en bas, c'est vraiment tranquille chez nous. On a même trouvé des morilles, on les a cueillies et on est descendus dans la vallée à pied, et puis, j'ai vérifié la météo pour demain et ils disent : « Demain, c'est une super journée de vol ». Et là, j'ai déjà envie de voler, et j'étais déjà à la 25e place ou quelque chose comme ça, tout le monde était déjà passé, et je me dis : « Ouais, je vais juste voler demain, je vais juste voler demain ». Et ça tombe bien, on verra, et je ne peux pas m'empêcher de penser que demain est vraiment une journée de vol sûre et bonne, et...

[00:45:23] du coup, à la fin du lendemain, je me suis retrouvé sur la troisième place et je me suis dit : tu peux vraiment revenir à ton propre vol et à tes propres décisions, sans te laisser emporter par quelque chose de compulsif. Et même pendant la course, je m'en rendais compte encore et encore : oh, je retombe encore dans ce côté compulsif, et je dois activement m'en sortir. Donc, quand on fait la X-Alps pour la première fois, ça peut vraiment être... oui, c'est très dangereux, il faut vraiment bien se connaître, surtout sur ses propres décisions, c'est important.

[00:46:01] **Lucian Haas:** Un peu, comme tu viens de le raconter, je pense justement à Maxime Pinot, qui, lors de cette X-Alps le deuxième jour, ou à la fin du deuxième jour, après cette journée de Foehn très forte où certains ont décollé, il a simplement décidé : je ne vole pas. Et à la fin de la journée, il a aussi dit : je descends. Ça a suscité de grandes discussions, beaucoup d'applaudissements sur les réseaux sociaux, d'autres se sont demandé ce que ça signifiait ou autre chose. Qu'est-ce que tu as pensé quand tu as entendu ça ? Est-ce que tu t'es un peu rappelé ta situation en 2017 ?

[00:46:33] Tu t'es un peu rappelé de ta situation en 2017 ou quelque chose comme ça ? Ou est-ce que tu en as aussi parlé à Maxime, tu lui as dit comment tu avais géré ça à l'époque ? Non, je n'ai pas...

[00:46:42] **Simon Oberrauner:** je n'en ai pas encore parlé avec lui, mais par exemple, c'était le même décollage, donc il était à côté de moi, je suis parti, il a pris beaucoup de temps pour s'installer et il était maintenant... on a déjà un peu senti, d'accord, il n'a pas vraiment la motivation, enfin, c'est comme ça que je ne l'ai pas connu pendant cette course, d'habitude il est rapide, hop, il joue toujours bien la carte de sa condition physique, il fonce, il est rapide, il revient vite, et là il était... il n'était pas comme je l'avais connu, enfin il était plutôt réservé et plutôt genre "boah", et j'ai très bien compris, parce qu'en fait, moi aussi pour cette journée

[00:47:28] j'ai regardé ça avec beaucoup de respect, parce que je savais qu'on allait en fait complètement vers

[00:47:37] maintenant le Reschensee, où le Foehn du Nord est tout simplement d'une force incroyable et devient de plus en plus fort. Au début de la journée, on ne me l'avait pas trop annoncé, et je m'étais laissé la possibilité de voir ce qui se passerait quand on arriverait vers Meran et

[00:47:55] Oui, je peux décider, je pense qu'il l'a aussi fait, il a décollé un peu plus tard et au décollage, je crois qu'il a eu une fermeture, c'était un décollage stupide qu'on avait là, on devait tourner du milieu vers l'air, et je peux comprendre qu'il dise, aussi avec le contexte, je crois qu'il l'a écrit comme ça.

[00:48:16] parce qu'il y a eu... beaucoup d'accidents par le passé où il avait une relation proche et je pense qu'il a simplement vu, "hé, je n'aime pas ça maintenant" et alors avec ça, il a pris exactement la bonne décision, il ne voulait pas s'exposer à ces conditions maintenant et si tu ne veux pas ça alors

[00:48:43] tu ne peux pas passer outre parce que là, tu ne serais plus dans le sujet, ça ne marcherait pas, et là je le comprends tout à fait, alors je me dis, d'accord.

[00:48:55] Respect, la bonne décision.

[00:48:58] Tu ne le voulais pas, et c'est là qu'il faut toujours dire non, je ne veux pas y aller maintenant. Mais je ne pense pas non plus qu'on puisse dire : d'accord, parce que Maxim ne le voulait pas, plus personne n'a le droit. On ne peut pas le définir comme ça, c'est une décision personnelle.

[00:49:20] **Lucian Haas:** C'est une décision, c'est tout à fait clair, exactement. Mais maintenant, comme je l'ai dit, on peut gérer ça de différentes manières. Tu as dit, ce jour-là : « OK, je ne veux plus voler en 2017, je vais peut-être même abandonner ». Et là, tu prends la décision, tu te dis : « Allez, va juste un peu voir, on va chercher des positions et on verra demain ». Et peut-être que ça aurait été bien pour Maxim aussi de dire : « Je continue juste et je regarde combien

de plaisir je peux encore en tirer en partant de l'arrière ». Et qui sait, peut-être qu'il aurait soudainement remonté de la 25e à la 3e place et aurait dit : « Ah, je suis finalement de nouveau à fond dans la course ». Et ça aurait été sain pour lui, sain, enfin psychologiquement sain de ne pas voler, et maintenant c'est psychologiquement sain de se rendre compte : « Hé, je peux quand même être à nouveau à fond devant ». Donc l'expérience que tu as eue, il l'a peut-être aussi vécue, oui, absolument.

[00:50:10] **Simon Oberrauner:** Alors, il faut bien dire qu'en 2017, j'étais dans une autre position pour dire ça. Il n'y avait peut-être pas autant de gens qui regardaient ce que je faisais, et là, Maxim était évidemment le favori de la course, il était donc dans une situation différente. Et comme je l'ai dit, je ne connais malheureusement pas ses raisons personnelles exactes, je sais juste que c'est un pilote incroyablement bon, et oui, j'ai du respect pour sa décision et c'est pour ça.

[00:50:42] **Lucian Haas:** Laissons Pino de côté, on est sur toi ce qui m'intéresse maintenant, parce que tu dis très brièvement, enfin je mentionne encore le nom de Pino une fois, mais ensuite on le laisse de côté, parce que tu as dit que Pino était le favori et qu'il est probablement aussi sous une pression et une observation différentes et tout ça, tu dis 2017, c'était ma première fois, tu n'étais pas encore si présent sur le radar des gens, plus tard tu es plus monté sur le radar, maintenant avec ton disons cette année, ton dernier X-Alps, où tu es encore arrivé troisième, est-ce que tu ressens plus de pression maintenant quand tu participes à une telle compétition ou peux-tu encore dire que tu abordes toujours ça de manière relativement, toujours relativement décontractée ?

[00:51:25] **Simon Oberrauner:** Oui

[00:51:28] Je dois aborder ça sans préjugés, parce que c'est seulement comme ça que je suis bon, je l'ai appris sur moi-même. Oui, je veux dire, d'un côté...

[00:51:35] **Lucian Haas:** C'est la prise de conscience que je dois être détendu, mais le fait de devoir être détendu est déjà une difficulté en soi, parce que si on dit au cerveau : « Allez, sois détendu », le cerveau demande « comment ? » et devient tout de suite tendu. Alors, comment est-ce que tu réussis à rester détendu malgré ça ?

[00:51:55] Oui

[00:51:55] **Simon Oberrauner:** C'est une très bonne question et c'est surtout au début de la X-Alps que c'est incroyablement difficile.

[00:52:03] C'est une très bonne question, et c'est surtout au début de l'X-Alps que c'est incroyablement difficile. Comment aborder un X-Alps avec sérénité ? J'ai toujours fait en me disant que mon objectif est d'arriver à l'arrivée, et le plus vite possible pour moi, donc je veux juste prendre de bonnes décisions et le reste suivra. Bien sûr, c'est très difficile quand on prend de mauvaises décisions ou qu'on recule, ce qui peut arriver à plusieurs reprises dans un X-Alps. Mais grâce à ce que je sais, et je l'ai appris très fortement lors de mon premier X-Alps, à quel point une course peut être dynamique. En 2017, c'était peut-être un peu différent, mais maintenant c'est très difficile : quand on est très loin derrière, au début, on peut encore remonter, mais ça devient compliqué après 3 ou 4 jours. Pour s'intégrer dans la course, et quand on y arrive et que ça se passe bien, on est là, on peut bien s'établir devant un groupe et alors on peut tracer sa ligne, choisir sa ligne. Je trouve que ça se fait très bien, surtout quand on n'est pas tout devant, ou alors quand on est tout devant, on peut très bien le faire, non ? Parce qu'on n'a personne qui impose quoi que ce soit, alors on peut très bien tracer sa ligne. Par contre, c'est peut-être quand on est juste un peu derrière que c'est difficile de prendre d'autres décisions, ce n'est pas si simple non plus, sauf si on voit que la ligne de devant ne fonctionne pas, alors c'est facile.

[00:52:43] Comment aborder un X-Alps sans pression ? Moi, j'ai toujours fait en me disant que mon objectif était d'arriver à l'arrivée le plus vite possible pour moi, donc je veux juste prendre de bonnes décisions et le reste suivra. Bien sûr, c'est très difficile quand on prend de mauvaises décisions ou qu'on se laisse déborder, ce qui peut arriver à plusieurs reprises dans un X-Alps, mais comme je sais comment ça se passe — et j'ai appris ça très fort lors de mon premier X-Alps, à quel point une course peut être dynamique — et c'était peut-être un peu différent en 2017, maintenant c'est déjà très difficile quand on est si loin derrière. Au début, on arrive encore à remonter, mais après 3 ou 4 jours...

[00:53:37] plus aucune chance, en fait. Aussi parce que le

[00:53:39] **Lucian Haas:** Le parcours est tellement plus précis et tu as tellement de points de passage où tu dois vraiment descendre dans la vallée pour ensuite remonter. Tu ne peux pas faire deux super vols depuis la 25e place pour te replacer tout devant et que tout le monde se demande comment il a trouvé la ligne, parce que la ligne est beaucoup plus tracée maintenant.

[00:53:55] **Simon Oberrauner:** Exactement, elle est très balisée et ça devient plus par étapes, j'ai l'impression, à cause des points de passage, parce que ça casse un peu le rythme et ça limite énormément la progression pour la journée, exactement. Pour moi, c'est toujours d'arriver à l'arrivée, parce que c'est juste incroyablement beau, mais c'est super drôle parce qu'on a eu pour la première fois un vrai cadre professionnel avec nous, aux X-Alps, qui a tout filmé et qui a aussi beaucoup filmé les supporters et ce qu'ils ressentent. Je me suis toujours dit : « Ouais, ils sont dans le même état d'esprit que moi, ça colle », et puis je me suis encore un peu laissé porter et c'est OK, c'est...

[00:54:40] je dois rattraper mon retard, je peux le faire, et je veux juste trouver une ligne rapide. Je ne me repère pas sur eux mais sur moi-même, et j'étais en fait bien meilleure que mes participants, du moins ils étaient en train de stresser sur le live tracking et tout ça, oh merde.

[00:54:58] **Lucian Haas:** Et ils étaient frustrés quand tu étais à la traîne, environ ?

[00:55:01] **Simon Oberrauner:** Oui, exactement, mais je ne l'ai vu que sur les vidéos et ils ne me l'ont pas vraiment fait ressentir, ils ont très bien géré ça d'habitude et l'ambiance était toujours bonne quand ils étaient là, ils étaient toujours contents et j'ai eu cette année un

[00:55:18] une équipe vraiment, vraiment cool. C'était assez similaire à ce que c'était avant, mais il y avait deux nouveaux qui se sont super bien intégrés et on a passé un super moment, je pense, même s'il y a eu beaucoup, vraiment beaucoup. La première nuit était en fait le pire scénario possible, on ne peut pas imaginer pire pour l'équipe. On était là sur une prairie en haut dans les Dolomites et tout le monde va se coucher, et après trois heures, en pleine nuit, je remarque qu'une porte de bus s'ouvre et se referme, et dix secondes plus tard...

[00:56:02] quelqu'un vomit, mais il sort vraiment tout pendant une demi-heure, oui, complètement. C'était assez dingue, et je me suis dit : « Oh là là, quelqu'un a été touché », et là, j'ai pensé : « Hé, et si c'était moi ? ». Je pousse le hayon du véhicule de ravitaillement parce que je dors dans la tente de toit, je regarde en bas et je vois : « Oh, l'un de mes supporters, mon kiné, n'est pas là », et l'autre supporter me regarde et dit : « Merde », et moi : « Merde ».

[00:56:42] Je ne sais pas trop si c'est parce que je ne l'ai pas pris ou si c'était une intolérance gastrique, mais en tout cas, pendant les trois premiers jours, mon physio était très à plat, même s'il a tenu le coup. Et à la fin de la course, il était déjà partout avec nous, enfin, dès le milieu de la course en fait. Il suivait bien partout et était déjà bien en forme, je crois même qu'au début du troisième ou quatrième jour, il était déjà à fond. Et ça a aussi un peu touché mon supporter principal, il a été très, très limité pendant deux ou trois jours, mais on a réussi à gérer ça en tant qu'équipe, surtout parce que ça s'est aussi très bien passé, c'est déjà plus simple comme ça.

[00:57:23] **Lucian Haas:** Je veux revenir sur la question du risque, et justement sur cet exemple, on en a déjà parlé tout à l'heure, ce deuxième jour, la journée de Foehn, je crois que la dernière fois,

[00:57:36] je veux dire, si j'ai bien suivi, tu as même été en tête à un moment donné, tu as été le premier à atterrir à Meran, ou quelque chose comme ça, c'est possible ? Après. J'ai juste une image, enfin pas une image, mais j'ai vu une vidéo qui était censée te montrer, mais autant que je sache, tu as aussi fait un décollage vers la vallée où tu as été secoué assez fort en haut et en bas, où tu as dû lutter pour retenir cette aile, la déployer, la tirer vers le haut, la replier sur le côté, la faire glisser légèrement à nouveau et tout le reste.

[00:58:08] Qu'est-ce qui te passe par la tête dans ces moments-là ? Est-ce qu'il se passe quoi que ce soit, ou est-on tellement dans le tunnel qu'on n'est plus qu'une machine à voler ? Oui,

[00:58:20] **Simon Oberrauner:** Une machine à voler. C'est une bonne définition. Qu'est-ce qui te passe par la tête ? Enfin, je peux le déduire précisément : on a glissé le long de là, ou disons, après ce décollage là, c'était une pente abrupte à cause du vent de Föhn, on est montés joliment une fois et Griegl et Christian Schuck étaient devant, ils ont décollé environ 10 minutes avant moi, et j'ai vu ce qu'ils faisaient, c'est très difficile de prendre de la hauteur. Et je me suis rendu

compte, d'accord, il n'y a pas assez de vent en altitude pour qu'on puisse juste glisser comme ça et monter vers le Finschgau sans effort, mais que ça va être compliqué maintenant. Et puis je vois aussi qu'ils passent un peu en mode course et, d'accord, là rien ne va plus et on continue, et là encore rien ne va plus et on continue.

[00:59:10] Et je me dis : non, non, non, là c'est faux. On a vu ça très clairement et, exactement, ça ne va pas marcher. On a laissé passer un temps fou dans une thermique, donc avec peut-être une demi-minute par minute par moments, brièvement, vraiment une sortie de type "zéro glisse", où je me suis dit : d'accord, ça ne sert à rien si on ne monte pas, alors on sortira là-dessus. Et j'ai réussi, j'ai continué à sortir là-dessus, et puis je me suis rendu compte : d'accord, on se rapproche du Finschgau et l'orientation de là, là il y a un petit saut de vallée, ou plutôt assez grand, et l'orientation de la crête ne sera pas optimale, mais en haut, il n'y a de toute façon pas beaucoup de vent. Donc j'y suis allé avec le Trink, parfois 30, 35 km/h et une super glisse, un temps de glisse vraiment bon.

[00:59:57] Et d'un coup, on se rend compte, surtout quand je téléphonais avec mes supporters et que je disais : « Waouh, oui, je vais peut-être tourner autour de ce coin et je pourrai continuer à trier, ça se passe super bien », et ça fonctionne vraiment très bien là. Et puis, c'est un peu comme voler contre un mur, comme contre son mur imaginaire, son, OK, ou une bande de ralentissement, on pourrait imaginer ça comme une bande infinie

[01:00:25] Une bande de ralentissement de Mario Kart. Il y a les bandes d'accélération, les bandes de ralentissement, et c'était une bande de ralentissement infinie. Et d'un coup, tu te rends compte : « Oh là là, ça tourne en boucle, en fait on avance, mais c'est incroyablement turbulent ». Alors, j'ai vraiment essayé très longtemps de passer ce virage, et puis je me suis dit : « Bon, ça ne va pas. » Je ne peux pas passer, et possiblement la seule chose, le vent ne va pas diminuer jusqu'en bas de la vallée, donc j'ai plutôt fini par rester un peu sur la pente et j'ai essayé de sortir doucement vers la vallée, et j'ai remarqué que sur la pente, c'est en fait beaucoup plus turbulent parce que le...

[01:01:13] ... a écrasé et au final, ce sont les réflexions qui passent aussi, donc pour moi, c'était une concentration totale, je savais que c'était une situation très exigeante, 100 % de concentration sur où je suis, où je peux aller, quelles sont mes options et j'ai tout ça sous... enfin, on sentait que c'était exactement ce à quoi je m'attendais. C'était dur, c'était dur de laisser la aile ouverte, de l'avoir, et puis au moment de l'atterrissage, c'était beaucoup plus calme que ce que montre la vidéo, c'était juste la phase très turbulente que la vallée a captée et je me suis posé là-bas et dans une vraiment, j'avais une super grande prairie et je me suis posé là-dedans.

[01:02:01] Pour moi, le vent n'était pas encore si fort, mais à ce moment-là, il a fait une rafale massive et les autres sont passés derrière moi. Tout le monde s'est dit : « Ah d'accord, Simon a peut-être fait une erreur lors de l'approche ». Tout le monde disait : « Ah, je vais essayer aussi, je vais essayer aussi ». Même pour Domi, ils étaient encore tous ensemble et ils se sont tous écrasés contre ce mur, pour ainsi dire, et ils ont atterri, mais ils sont allés de moins en moins loin. Ça veut dire que le vent est en fait devenu de plus en plus fort. Vous avez même eu une position relativement favorable.

[01:02:38] J'avais en fait une situation qui était tout simplement facile.

[01:02:43] D'autres ont parfois fait cinq kilomètres en arrière jusqu'à ce qu'ils touchent le sol, parce que... et là, les supporters de Domi ont dit : « Bon, je vais atterrir dans la vallée latérale, il y a moins de vent là-bas et ça va me sortir de là », et il se dit : « Waouh, vous avez mille mètres d'altitude, ici je peux juste glisser », enfin, c'était plutôt sympa. Du coup, il a essayé de sortir et le vent a tout repoussé, mais pour Damien et tous les autres, enfin, personne n'a eu une bonne journée, c'était juste à la limite de ce qui est gérable. Pour moi, je ne sais pas comment c'était pour les autres, mais ils ont quand même réussi, en quelque sorte, mais...

[01:03:24] C'est une situation où, en quelque sorte, j'ai prévu beaucoup de vent, mais pas autant bien sûr, parce qu'alors il aurait probablement essayé de...

[01:03:37] La situation, enfin, les options étaient très limitées, parce que se poser sur la pente en haut ne sert à rien, car la pente était en fait beaucoup plus turbulente qu'en bas dans la vallée. Ils ont alors délibérément choisi pour ça, si la pente avait eu l'air plus tranquille, parce que c'était ma première option, d'accord, peut-être qu'il y a un peu moins sur la pente, mais on a vu à quoi ressemblaient les arbres sur la pente, ce n'est pas du tout une option, et puis en bas, heureusement, c'était un peu moins compressé et j'ai pu me poser là très en sécurité. Mais

[01:04:08] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as parfois des pensées comme, même en vol, genre « j'espère que je vais redescendre sain et sauf » ou est-ce qu'il n'y a pas du tout ce genre de pensées parce qu'on est tellement concentré qu'on se dit, « ouais, la machine vole » ?

[01:04:21] **Simon Oberrauner:** Oui, enfin, je crois que c'est le bon endroit pour ça, parce que ce serait en fait du pur doute, genre « j'espère que je vais y arriver maintenant », « j'espère que je vais y arriver », j'ai déjà ça avec « j'espère que je vais réussir à monter sur la thermique » et tout, « j'espère atteindre 1900 mètres » et « j'espère que je vais planer au-dessus du col », mais à ce moment-là, il n'y a en fait aucune place pour ça, tu es concentré à 100 %, tu es à 100 % dedans. Où

[01:04:48] **Lucian Haas:** est-ce que ton niveau d'adrénaline est encore là quand tu as atterri ? Au-delà de la crête, à peu près ? Moi, en fait, je suis...

[01:04:55] **Simon Oberrauner:** assez calme quand j'ai atterri après un truc pareil, parce que je sais que c'était,

[01:05:02] C'était un risque élevé, tout s'est bien passé, mais d'habitude je reste très calme et j'essaie de revoir la situation : qu'est-ce qui s'est passé exactement, quelles ont été les décisions qui ont mené à ça et...

[01:05:17] Exactement, et après on est déjà en mode, OK, on continue, oui, et on y va... Au début, j'ai aussi fait exprès de marcher un peu seul, Paul m'a accompagné un petit moment et a fait ses blagues et a alimenté son, son, son, son Instagram, ce qu'il fait très bien, et c'était super cool qu'il soit là, ça m'a vraiment fait plaisir. Il était vraiment là, il avait des snacks et a marché un peu avec moi, c'était trop cool et il sait exactement comment c'est là-bas, oui. Ça

[01:05:49] **Lucian Haas:** Courir aide aussi à redescendre, enfin, à redescendre parfois de la montagne, mais aussi vraiment à se calmer, enfin, au niveau neurologique, pour se dire : OK, là je suis à nouveau moi-même. Oui. Enfin, avant j'étais aussi moi-même parce que j'étais tellement concentré, mais là je peux à nouveau m'ouvrir au normal et me dire que je suis à nouveau bien ancré sur terre.

[01:06:12] **Simon Oberrauner:** Oui, et c'est aussi quelque chose de très simple par rapport à ce qu'il y avait avant, en quelque sorte. Enfin, quand tu cours, oui, ça, on peut très bien s'entraîner et c'est quelque chose de très gérable pour le corps, et c'est pour ça qu'on est content, parce que c'est quelque chose de très monotone, de simple, et c'était super cool de courir à ce moment-là, et ça m'a plu, oui. Ce n'était pas du genre : « Oh, je viens d'être balayé depuis 3000 mètres et merde, je dois courir », mais plutôt : « OK, bien, j'en ai besoin maintenant, parce qu'il faut un peu de détente et la course est longue, et là c'était super intense, il faut redescendre et récupérer de l'énergie pour les jours suivants », parce que c'est là que ça se décide bien plus qu'en une seule journée, parce que le fait de glisser 10 kilomètres de plus ou quoi, ça ne fait aucune différence, parce que le lendemain, c'est en avion, et là, tout est encore complètement mélangé, tout le monde qui...

[01:07:05] jusqu'à Maran, c'est quasiment la même position, oui.

[01:07:09] **Lucian Haas:** Vous êtes en plein milieu de la course et vous vivez ça de manière tellement intense, alors il y a des gens qui observent tout ça de l'extérieur et qui écrivent des commentaires sur les réseaux sociaux ou autre. Est-ce que pendant la course, vous en prenez conscience d'une manière ou d'une autre ? Genre, il y a des mots comme, ah, ce sont les gladiateurs de XI, donc de Red Bull, ou autre chose, est-ce que tout ça vous parvient d'une manière ou d'une autre de l'extérieur ou êtes-vous complètement isolés ? Pas forcément isolés volontairement par les autres, mais est-ce que vous entrez dans un tel mode de course que vous vous dites que vous n'en prenez presque rien, sauf si un Paltackatz vous tombe dessus par hasard et vous pose trois questions pour son compte Insta.

[01:07:53] **Simon Oberrauner:** Alors, pour moi, c'était comme ça : je regarde peu les réseaux sociaux pendant une course, ou plutôt presque rien du tout, genre « qu'est-ce qu'ils ont posté sur moi ? », un petit peu. Et dans ce cas, j'ai juste parlé à mes supporters et j'ai entendu : « Oh, tu as vu la vidéo qu'ils ont faite de Simon ? » Et moi : « Quoi ? Qu'est-ce qui se passe ? » Et lui : « OK. » Et là, je me suis dit : « Non, je dois regarder ça maintenant. » Alors j'ai regardé la vidéo et j'ai vu combien il y avait de centaines de commentaires, ou je ne sais quoi. Et je me suis demandé : « Est-ce que je clique dessus ou pas ? » Et j'ai fini par cliquer parce que ça m'intéressait. Et c'était une énorme erreur de cliquer. Parce qu'il y avait tellement de gens que je connaissais qui sont montés sur la vague et ont commenté...

[01:08:40] ...commenté et ont sauté sur le train, et je me suis dit : « Waouh, ok, ça va passer. » C'était le soir, juste avant de dormir, et là, ça m'est rentré dedans complètement et...

[01:08:53] ...alors on essaie de gérer ça comme ça. Et ensuite, on fait le bilan de ses étapes. Qu'est-ce qu'on a fait ? Comment on s'est senti ? Et au final, j'étais en paix avec moi-même.

[01:09:05] Donc, c'étaient des conditions incroyablement difficiles. Mais je ne suis pas...

[01:09:11] Je ne suis pas encore passé en mode survie ou dans une situation que je n'aurais jamais eue. Enfin, face à un tel mur de vent, je sais ce que ça fait parce que j'ai déjà fait beaucoup de courses de hike-and-fly de haut niveau où il arrive souvent que tu te retrouves face au vent, que ce soit une brise de vallée ou du vent de Foehn, où tu tombes dans une faille dont tu ne peux plus sortir et où tu sais que tu dois atterrir là. Et dans cette situation, je ne me suis pas senti dépassé. Sur la vidéo, ça a l'air complètement différent de ce que je ressentais, bien sûr. Les gens vont forcément anticiper ce que tu as dû ressentir. Genre, il était à la limite, c'était incroyable. Et là, tu commences un peu à douter, parce que ce sont parfois des gens que tu connais.

[01:09:57] Les doutes arrivent alors.

[01:09:58] **Lucian Haas:** Tu vois ton propre image et tu te dis : « Oh merde, il ne manquait pas grand-chose », enfin, il ne manquait pas grand-chose, mais sur le moment, tu te dis qu'il manquait en fait énormément de choses, parce que tu étais tellement dedans, tu savais exactement ce qui se passait. Donc tu étais la machine à voler qui fonctionnait parfaitement à ce moment-là, en plein vol et tout le reste. Et celui qui regarde de l'extérieur ne peut pas du tout se mettre à ta place, mais si tu regardes maintenant de l'extérieur, tu peux te mettre à la place de celui qui regarde et tu te dis alors, évidemment, que c'est complètement absurde ce que Simon s'est fait. Pourquoi est-il...

[01:10:28] **Simon Oberrauner:** pourquoi est-ce qu'il a complètement décollé là ? Exactement, c'est une situation difficile. Et c'est pour ça que c'est totalement stupide de regarder quoi que ce soit sur les réseaux sociaux, parce qu'on est dans sa propre course et pas dans celle de quelqu'un d'autre ou de quelqu'un qui écrit un commentaire ou quoi que ce soit, on est, on fait la course soi-même, on prend chaque décision soi-même là-bas et

[01:10:49] C'est pour ça que je me suis dit : « Hé, je fais la course, je mets ça de côté » et la fois suivante sur les réseaux sociaux, j'étais juste avant le Mont Blanc.

[01:11:02] La via ferrata où j'ai fait un peu de chemin avec mon caméraman, il m'a dit : « Hé, t'as déjà vu la dernière vidéo ? » Et moi : « Non, je n'ai pas pris le temps de regarder, tout simplement, parce que ça m'a complètement épuisé. » Et lui : « Ah, regarde, je l'ai montée. » Je regarde ce qu'il a monté et je me dis juste : « Wow, vraiment, wow, quel travail incroyable, c'est trop cool, génial. » J'étais vraiment content. Et puis j'ai regardé les vidéos que mon compte a postées, en fait, et ça m'a vraiment plu, ça m'a motivé. Et après, les conditions étaient vraiment, on a eu des conditions de vol grandioses. Donc c'était sensationnel pour voler.

[01:11:46] **Lucian Haas:** Y a-t-il des choses concernant les X-Alps dont on ne parle pas assez selon toi, ou qui sont trop peu remarquées ? Les

[01:11:55] **Simon Oberrauner:** ...pas assez remarquées ? Oui, qu'est-ce qui est remarqué ?

[01:12:01] Oui, carrément. Je pense qu'après l'X-Alps, autant de décisions géniales sont prises et...

[01:12:13] ...des gens ont volé de superbes itinéraires pour la météo, ce qui n'est peut-être pas très connu, mais qu'on peut faire là-bas, et ça arrive souvent surtout dans le peloton arrière, et on ne voit pas du tout les super lignes qu'ils volent, parce que moi je le sais, parce qu'au début, lors de mes deux premiers X-Alps, j'étais à la fin de la course, à essayer de rattraper, quand j'ai essayé d'économiser beaucoup de force, j'ai un peu vu ça avec Paul aussi, à la fin tu as encore besoin de force parce que tout le monde s'épuise, là tu peux tout le monde rattraper. C'est quelque chose que j'ai définitivement très bien appris de lui, et on a parfois volé des lignes vraiment cool et ça n'a intéressé personne, parce que

[01:12:59] Les Suisses regardent juste tous vers l'avant et ce qui s'y passe. C'est malheureusement comme ça dans les courses.

[01:13:05] **Lucian Haas:** Oui, quand tu dis qu'au début de ta carrière de pilote, tu as beaucoup regardé Google Earth pour analyser tous les vols et tout ça. Si tu dis que pour la X-Alps elle-même, parce qu'on y vole de manière extrême et qu'il faut parfois tester des itinéraires pour pouvoir continuer, que tu utilises aussi ça, par exemple en hiver quand tu te dis que ce n'est pas possible de voler, que tu te dis : « Attends, je vais regarder tous les vols des retardataires de la X-Alps 2025 et voir ce qu'ils ont encore réussi à faire ensemble ? » Est-ce que tu fais encore ce genre de débriefing pour te dire : « Je peux aussi apprendre quelque chose de ça ? »

[01:13:45] **Simon Oberrauner:** Oui, carrément. J'adore regarder tous ces tracklogs pour essayer de trouver des trucs intéressants et voir ce qui a fonctionné ou pas. J'adore vraiment regarder les tracklogs sur Google Earth, c'est presque une passion. C'est assez révélateur et on voit énormément de choses à partir d'un tracklog, comme la façon dont quelqu'un a volé, si on connaît les conditions. Donc, je regarde surtout, bien sûr, ce qui a été volé tout devant, parce que pendant la course, tu ne vois pas du tout comment les gens derrière toi volent. Surtout pas exactement comment ils volent, peut-être juste une sorte de contour. Et on en apprend beaucoup sur ce qui a encore fonctionné, parce qu'on connaît les conditions.

[01:14:34] Et puis on regarde aussi comment c'était normalement, en remontant un peu plus loin. Et quand on remonte plus loin, c'est en fait comme si c'était comme s'il y avait...

[01:14:45] ...des moins bons pilotes ou quoi que ce soit, ce qui n'est pas du tout le cas ici. Et on apprend aussi énormément sur ce qui fonctionne et où. Donc, le débriefing est déjà un truc important pour moi. Et ça arrive souvent vraiment en parallèle. Là, je récupère le journal de vol et je regarde ça. C'était super, j'y ai passé toute une soirée et voilà.

[01:15:08] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est particulier dans ton style de vol, là où tu dirais qu'un autre pourrait en tirer des leçons ? Enfin, ce dont tu es fier. Là où tu te dis : « Hé, je sais vraiment bien faire ça ». Et si on regarde mes traces, on peut peut-être vraiment en tirer quelque chose. Se dire : « Tiens, j'ai appris quelque chose de Simon ».

[01:15:29] Je pense que c'est peut-être un peu ça

[01:15:30] **Simon Oberrauner:** un peu de ça

[01:15:34] un peu tricher et

[01:15:38] rester en l'air. Si tout le monde décide de se poser quelque part et que

[01:15:44] alors, j'ai toujours essayé de voler le plus longtemps possible. Enfin, de rester en l'air. Et de continuer à trouver de la thermique et parfois prendre des détours pour rester en l'air. Même si ça veut dire, si ça ne marche pas, qu'il faut peut-être continuer à marcher. Enfin, si une ligne me semble bonne, je lui donne très volontiers la chance. Mais il faut apprendre, parce que souvent, ce n'est peut-être pas la ligne logique. Mais quand on regarde une ligne, qu'elle semble bonne et qu'on se dit, "waouh, j'aimerais vraiment savoir si ça marche", alors on accepte de lâcher un peu prise et on se dit, "ouais, cool, on essaie ça". Et pour être précis, au début, j'ai beaucoup volé comme ça, j'ai beaucoup été au sol.

[01:16:30] Parce que l'intuition n'était peut-être pas encore vraiment là. Mais j'ai fait en sorte, dès le début, de souvent rester au sol parce que je me disais : « Waouh, j'aimerais bien voler ça ou essayer ça ». Et puis, il y a eu une période où j'ai complètement dévié de ça, parce que j'étais très axé sur le vol efficace et rapide, plus vite, plus vite, plus vite. Et puis j'ai repensé à mes premières longues distances, celles où les premiers 200 sont arrivés, où je volais en fait de manière très intuitive et très, très rapidement, en laissant passer beaucoup de thermiques et sans avoir vraiment du tout le style X-Half, mais vraiment le style compétition, parce que

[01:17:16] Ça a été appris un peu par l'expérience, je vais le dire comme ça, parce que là, tu as volé vite. Comme tu fais beaucoup de détours, il faut justement voler très vite à ces moments-là. Et oui, c'est probablement ça, rester en l'air. Essayer de sortir de la thermique et de la trouver à des endroits où ce n'est peut-être pas évident à 100 % qu'il y a quelque chose qui monte.

[01:17:41] **Lucian Haas:** Comment tu arrives à avoir ce bon pressentiment pour une ligne ? Est-ce que tu t'es déjà demandé, genre, je suis ton élève en vol et je demande à l'expert : est-ce que tu as déjà analysé ça suffisamment pour pouvoir m'en dire quelque chose ? Ou est-ce que c'est vraiment : je vois des nuages, je vois le vent, je vois n'importe

quoi, des oiseaux là-bas qui montent ou autre chose, et tout ça s'agrège au point que mon instinct me dit que la ligne est bonne. Peu importe pourquoi.

[01:18:11] **Simon Oberrauner:** Oui, je comprends la question. Seulement, la réponse est difficile. Je sais juste que la réponse est difficile. Parce que,

[01:18:21] parce que c'est très souvent comme ça, quand on... que ça fonctionne parfois, c'est difficile d'expliquer exactement pourquoi je le vois comme ça, mais très souvent, l'opportunité de tester ça manque. Parce que parfois, on est au sol et on se dit : « Ah, ça et là, maintenant je pourrais imaginer que ça fonctionne dans cette direction et tout ça. » Et c'est souvent ce qu'on essaie de transmettre, on essaie de transmettre beaucoup de choses, surtout lors des cours de vol de distance, en disant : « OK, je vois ça maintenant. » Mais j'ajoute toujours que ce n'est absolument aucune garantie que ça fonctionne comme ça, parce que pour moi, ça ne fonctionne pas souvent non plus. Mais si jamais ça ne fonctionne pas, alors j'aurais encore cette option.

[01:19:07] Alors on pourrait encore aller là-bas. Et probablement, pour moi, une ligne a souvent l'air bonne quand j'ai encore inconsciemment une bouée de sauvetage quelque part. Et je me dis : ah, d'accord, mais c'est presque une certitude que ça va marcher. Et comme ça, je pourrais me sortir à nouveau de cette situation si la ligne ne fonctionnait pas, pour ainsi dire. Rester en l'air et continuer à voler. J'ai vécu une situation incroyablement intense au bureau X aussi, où je n'arrivais pas à sortir d'une tranchée. Je suis resté là-bas, je crois, deux heures, vraiment coincé sur place et j'ai essayé à plusieurs reprises de me propulser contre la brise de vallée, de retenter de marcher, de me déplacer et j'ai encore perdu le Bart.

[01:19:52] Et je faisais des allers-retours. En fait, j'ai presque colorié tout cet endroit avec le tracé du GPS. Du coup, pour moi, je ne savais plus où j'étais sur le tracé. Et je me suis dit, enfin, je vais souvent essayer de continuer sur les élèves, je m'approche, c'est un mystère maintenant. C'est un mystère pour moi en ce moment, mais il y a forcément une solution. Il y a, la plupart du temps, une solution. Et là, dans ce cas précis, c'était complètement dingue. Enfin, comment cette petite bulle a pu être un peu plus touchée et puis j'ai vu, enfin j'ai eu une image de la topologie et j'ai réalisé : ah, c'est un vaste plateau et le vent souffle sur le plateau, pourquoi je ne me pose pas simplement sur le plateau et je kite avec le vent jusqu'à

[01:20:43] vers la vallée où je peux ensuite redescendre en volant. Alors, hé, c'est la solution. Et je me pose là-haut, je monte d'environ 100 mètres et je kite avec l'aile au-dessus d'un plateau, environ une heure avant le coucher du soleil. Vraiment la Golden Hour. Ça a l'air tellement kitsch, mais il y a vraiment trois chevaux blancs sauvages à côté de moi. Complètement dingue. Et je continue de kiter là-bas et je me dis, OK,

[01:21:17] C'est dingue, je kite jusqu'en haut de cette montagne, je décolle de là et je plane encore sur plus de 20 kilomètres à travers la vallée, et grâce à ça, je finis direct quatrième au Mixed Bureau. Et ce sont des situations où je me dis, ah,

[01:21:35] je suis content de tenir bon, de me dire : OK, il y a encore une possibilité, même si je ne la vois pas pour l'instant. Et c'est peut-être ce que j'aime tant dans le vol, le fait qu'il y ait tellement de possibilités et de situations, et qu'il faille les trouver.

[01:21:57] **Lucian Haas:** en fait, seulement. D'une part, il faut aborder ça de manière ludique, avoir un peu d'imagination, mais, si je comprends bien, il faut aussi être d'une patience phénoménale.

[01:22:09] **Simon Oberrauner:** Oui. Absolument. Et très

[01:22:11] **Lucian Haas:** Beaucoup de pilotes que je connais, donc beaucoup échouent probablement très souvent à cause de leur propre impatience. Définitivement, oui. Est-ce que tu as cette patience, c'est genre dans ton ADN ou tu l'as entraînée ? Et si oui, comment peut-on entraîner la patience ?

[01:22:28] **Simon Oberrauner:** Je pense que j'ai naturellement une certaine ténacité, donc je peux bien gérer ce genre de situations et réessayer encore et encore, parce que j'y crois peut-être un peu. Surtout que dans les airs, il y a très peu d'efforts physiques, c'est surtout mental. Et c'est dur. Il ne faut juste pas se dire : « OK, ce n'est pas si dur, je reste », parce que sinon on finit par couler de toute façon, parce que rester en l'air était déjà très dur à ce moment-là. Ça veut dire

que, oui,

[01:23:10] Je pense qu'on peut carrément s'entraîner à ça, en réduisant fortement ses attentes au moment où la situation se présente. En se disant que c'est aussi correct, parce que de quoi s'agit-il au fond ? Oui, c'est correct, ça ne sera pas le vol de distance de 300 km ou quoi que ce soit de ce genre. Et en course de Hike-and-Fly, c'est bien sûr toujours comme ça : d'accord, mais faire demi-tour une fois de plus, ça rapporte énormément. Mais parfois, je suis du genre à avoir trop de patience, pour ainsi dire, alors que l'option la plus rapide aurait souvent été : d'accord, atterrir, remonter, continuer à voler.

[01:23:59] Et là, ça finit par me mettre dans le pied, parce que je veux comprendre la thermique là-bas et je veux essayer de monter, alors je passe beaucoup trop de temps sur la pente alors que j'aurais pu très facilement atterrir, remonter et continuer à voler.

[01:24:14] **Lucian Haas:** Mais pour ça, tu le sauras peut-être mieux la prochaine fois. Enfin, pas "mieux" dans le sens où, si tu te retrouves dans une autre situation où justement cette expérience ou ce que tu as essayé, et ce que tu as gravé dans la mémoire musculaire ou peu importe dans les muscles les plus profonds, où tu te dis : "Là, je sens que ça me tire d'une certaine manière, ça doit monter d'une façon ou d'une autre sur le virage là-devant". Oui, il faut aussi vivre cette expérience. Et ensuite la stocker quelque part pour pouvoir la récupérer la prochaine fois. Je me le dis souvent aussi, oui. J'ai

[01:24:44] **Simon Oberrauner:** j'ai encore appris quelque chose, ça ne marche pas. Exactement, oui. Et après, on peut généralement bien assimiler ça parce qu'on en tire un effet d'apprentissage. Et c'était, donc la situation que je mentionne par exemple à l'instant, c'était juste avant le col du Bernhard vers Ledersalp, où j'ai soudainement pris vraiment 40, 50 kilomètres de retard sur les premiers. Et tout au fond d'une vallée, il y avait...

[01:25:15] Je ne me souviens plus du nom, c'est un énorme domaine ski là-bas, et on est à mi-hauteur, à 2000 mètres, donc mi-hauteur c'est déjà assez haut pour le domaine ski. Et là on se dit, purée, sortir de la vallée c'est un peu bête parce que je vais devoir marcher super loin et là je suis en haut, demain je pourrai mieux en profiter. Et j'ai aussi vu que le voisin de Damien arrivait, mais il fait la variante G un peu, et là on commence à hésiter. Et les supporters disent, oui, ils seront là dans trois heures, parce que c'est super loin, parce qu'ils ont attendu sur la pente où j'ai essayé pendant une éternité.

[01:25:55] Putain, ok. Et puis il y a des trucs qui arrivent, c'est moi, quelqu'un m'a vu atterrir là-bas, près du lac, et il est arrivé avec sa voiture et m'a dit : « Cool, c'est toi ? Salut, je peux faire quelque chose pour toi ? » Et moi : « Oui, en fait, j'ai super faim. » Et lui : « Hé, pas de souci. » Il m'a fait descendre dans la vallée jusqu'à son appart et a ramené sa femme, qui était très enceinte,

[01:26:26] ...et une quiche maison avec des boissons et des snacks. Et je peux m'allonger dans sa voiture, me détendre là-bas, et il s'occupe complètement de moi. C'est vraiment cool, la France est super décontractée là-dessus. La qualité de vie est vraiment différente. Tout comme en Suisse. On le ressent vraiment, vraiment fort.

[01:26:48] **Lucian Haas:** Ce sont ces expériences très personnelles, très humaines, que l'on vit là. D'un autre côté, c'est aussi une course et on veut bien sûr gagner, ou du moins, ça joue aussi un rôle de se dire : je veux aussi monter sur le podium, tu l'as fait toi aussi, mais seulement troisième. Que dirais-tu, est-ce que quelque chose changerait dans ta vie si tu gagnais une fois les X-Alps ?

[01:27:15] **Simon Oberrauner:** Hm. Je ne pense pas que ça changerait grand-chose, probablement. Ou peut-être ton envie de participer. Donc ce serait...

[01:27:22] **Lucian Haas:** Peut-être quelque chose comme : est-ce que ça réduirait peut-être ta motivation à participer aux X-Alps ? Parce que pour cette affaire, jusqu'à présent, j'ai toujours été cinquième, troisième, sixième, encore troisième, sixième, encore troisième ou quelque chose comme ça, et c'est une motivation de se dire : je veux le faire, mais en fait, j'aimerais vraiment être premier une fois, donc je m'inscris à nouveau dans deux ans.

[01:27:45] Et si tu gagnais maintenant, la question serait plus grande : est-ce que je devrais même y participer à nouveau ? En fait, j'ai maintenant atteint tous les objectifs que je pouvais atteindre là-bas.

[01:27:55] **Simon Oberrauner:** Non, je ne pense pas. Parce que pour les X-Alps, je n'ai pas pour seul objectif de gagner. Ce n'est pas ça, en quelque sorte.

[01:28:08] Mais c'est le fait de faire la course, en soi, qui compte. Et c'est à chaque fois aussi nouveau, aussi complexe et jamais pareil,

[01:28:19] que cette épreuve, c'est en fait ça que je trouve très bien là-bas, parce que c'est très autonome dans ce format. Et bien sûr, on peut débattre de la façon dont le parcours est construit avec les via ferrata, peut-être pas très pertinent. Mais non, je pense que

[01:28:41] la motivation pour l'X-Alps ne va pas changer juste parce que je me dis, OK, purée, je suis tout en haut, c'est fini.

[01:28:51] Non, je ne pense pas. Elle serait toujours là. Et c'était marrant, la fois où je suis arrivé troisième pour la première fois et que je me tiens là-haut, genre une minute, pour moi, c'est toujours très serré avec la deuxième place.

[01:29:08] Une minute. J'étais là, dans ce...

[01:29:09] **Lucian Haas:** An, c'était quoi, cinq secondes, 13 quelque chose ? 16. Je crois 16, oui. Et

[01:29:14] **Simon Oberrauner:** surtout, oui, je suis même parti plus haut que Lars, mais il a très bien géré, il est parti devant et a toujours bien gardé la distance, et ensuite j'ai dû accélérer à fond pour le rattraper et j'ai un peu perdu à cause de ça. Donc, dans ce cas, le sellette a vraiment fait une grande différence. On l'a senti très fort. Donc le sellette est vraiment bien enveloppé, ça apporte vraiment quelque chose.

[01:29:48] Mais quand j'ai atterri là-haut en 2021, juste derrière Patrick, quelqu'un a dit : « Maintenant tu peux arrêter, non ? Troisième, ça passe, non ? » Genre, au top et ça passe. Et je me suis dit : « Hmm, vue intéressante. » Je les avais vraiment en tête et je me suis dit : « Est-ce que je veux vraiment dire, OK, là je suis assez haut et maintenant ça passe, là je peux dire que je le laisse et ça va être vraiment cool. » Et puis je me suis dit : « Eh bien, en fait, ce n'est pas du tout la raison principale, la relation n'est pas la raison principale pour laquelle je participe, mais plutôt parce que j'aime cette aventure et surtout avec les autres, avec l'équipe et aussi avec les autres athlètes, se mesurer là-bas, c'est simplement quelque chose que j'aime beaucoup faire. »

[01:30:45] C'est donc toujours quelque chose que j'aime beaucoup faire.

[01:30:48] **Lucian Haas:** C'est aussi une période très, très particulière que l'on vit là, ces deux semaines. Entre les X-Alps et probablement aussi la préparation, mais ça culmine avec ces X-Alps. Qu'est-ce que tu dirais que tu peux tirer comme leçon ou quelque chose du genre d'une compétition extrême comme les X-Alps, ou comme prise de conscience qui te sert pour la vie normale, où tu te dis : « Hé, les X-Alps m'ont vraiment fait progresser d'une certaine manière » ?

[01:31:22] **Simon Oberrauner:** Énormément. Énormément. C'est avant tout un peu de confiance en la vie, enfin, ça ne veut pas dire qu'on peut tout faire et que tout ira bien, mais plutôt qu'on trouvera son chemin. Le parapente en lui-même m'a très, très bien montré ça, et je peux souvent faire des parallèles entre le parapente et la vie, il y a toujours des parallèles tellement belles.

[01:32:00] des parallèles visibles et

[01:32:04] Je pense que, globalement, c'est le parapente qui m'a le plus apporté pour la vie et m'a le plus appris. Et

[01:32:15] Oui, c'est pour ça, et ça m'apporte énormément, enfin, disons, et ce qui est beau, c'est de pouvoir rendre ça avec les écoles, donner cette opportunité aux autres gens, mais aussi montrer en même temps : d'accord, tout le monde n'a pas besoin de le faire de façon aussi extrême, c'est juste un sport magnifique. Et je fais toujours ces petits vols simples, le soir sur la montagne près de chez nous, sur le Schöckl, juste planer en descendant, c'est encore quelque chose que j'adore faire. C'est vraiment une vraie satisfaction pour moi quand je peux y aller, sortir le matos, le sortir rapidement, parce que, ah, le coucher de soleil dans la forêt et ça...

[01:33:07] c'est toujours un miracle pour moi, c'est magnifique. Et c'est pour ça que, enfin, tout ce qui touche au parapente m'a surtout appris la confiance,

[01:33:21] à avoir et le courage de suivre son

[01:33:26] ...sondern, disons, suivre sa propre voie ou simplement la trouver. Et avec le parapente, ça m'a... au début, c'était super incertain de se dire : « OK, je me lance dans le parapente ». Tout semblait si simple, et puis, bah, j'ai fait du parapente. Évidemment, beaucoup de choses arrivent, comme des angoisses existentielles : est-ce que je peux en vivre ? Ou est-ce que tout ça est complètement absurde ? Au final, c'est complètement absurde de trop se laisser aller à cette réflexion. Si on trouve quelque chose qu'on aime vraiment, on doit le poursuivre, on doit le faire, et généralement, un chemin se dessinera pour bien le faire et...

[01:34:16] C'est pour ça que je dis : d'accord, si on trouve quelque chose, une passion, il faut absolument la poursuivre. Je pense que c'est l'une des choses les plus importantes que j'ai apprises grâce au parapente.

[01:34:25] **Lucian Haas:** C'est une très belle conclusion. Mais j'ai encore une question. Est-ce qu'il t'est déjà arrivé d'en avoir marre de voler ?

[01:34:41] **Simon Oberrauner:** Oui, après les X-Hubs, c'est comme si, pendant un moment, on se dit vraiment : « OK, c'était tellement intense, c'était épuisant, je sens vraiment que c'est juste trop en ce moment. Je ne veux pas du tout voler. » Alors là, je veux être sur mon vélo de route, et je viens de passer une semaine de vacances dans le sud de la France où Fabi Puhl a fait 300 kilomètres en FAI. Je suis monté en vélo de route au Galipier-Bas et je me suis dit que ça me convenait beaucoup plus en ce moment. Et là, je sens à nouveau revenir ce truc, c'était comme si j'avais envie de voler à nouveau.

[01:35:26] Alors, ça revient encore en pleine force. Et je pense qu'il faut lui laisser l'espace nécessaire : si ça arrive, d'un coup, que c'est trop, il ne faut pas le pousser au-delà de ses limites. Donc, la façon dont Lars, par exemple, a enchaîné directement avec la tournée de l'Eiger juste après Kriegel, je n'en aurais pas vraiment eu envie, pour être honnête. D'accord, Simon.

[01:35:49] **Lucian Haas:** Merci, merci beaucoup pour ce qui est devenu l'un des podcasts les plus longs que j'aie enregistrés jusqu'à présent. Ce n'est pas le plus long, mais il est devenu l'un des plus longs. Mais c'est super, super intéressant. Merci, merci beaucoup pour ton récit. Je pense que beaucoup y trouveront une idée ou un point d'ancrage pour se dire : « dans cette direction, je peux continuer à réfléchir » ou « ah, je comprends un peu mieux maintenant » ou « donc, c'est ce qu'il a vécu ». Alors, merci, merci beaucoup. C'était super bien raconté aussi. S'il te plaît, avec plaisir. Continue comme ça, et je pense que tout le monde suivra avec enthousiasme si tu es là pour les prochaines X-Alpen. Je pense avoir entendu tellement de gens dire que tu es leur favori secret ou dire qu'ils aimeraient tous que tu gagnes, qui crois-tu ? Je pense que tout le monde dirait : « oui, il le mérite enfin ». De ce fait, je suis curieux de voir si tu participeras à nouveau dans deux ans.

[01:36:36] Je pars du principe et on va tous croiser les doigts ensemble.

[01:36:40] **Simon Oberrauner:** Merci, merci beaucoup, Lucien. Et je dois vraiment dire à ce stade que les questions sont magnifiques, bien posées et géniales. C'est un podcast vraiment, vraiment cool. Merci beaucoup pour ta bonne préparation aussi, ça se sent vraiment. Les questions étaient géniales. Et ça permet bien sûr une narration totalement différente. Et merci beaucoup pour ça.

[01:37:10] **Lucian Haas:** C'était Simon Oberrauner. Si cette épisode vous a plu et que vous voulez entendre encore plus d'histoires intéressantes issues de l'univers du parapente, alors devenez un contributeur de Podz-Glitz et du Gleitschirm-Blog Looglights. Sur looglights.blogspot.com, il y a la page Fördern. Vous y trouverez toutes les infos et liens nécessaires pour me donner un coup de main financièrement. Car en tant que journaliste indépendant, j'investis beaucoup de temps, de travail et aussi des frais dans ces projets. Pour que je puisse continuer à le faire de manière aussi professionnelle, sans publicité et de façon indépendante, j'ai besoin de votre soutien. Le montant que vous donnez en tant que contributeur est libre. Si vous hésitez et avez besoin d'une idée, ma suggestion non contraignante est de 60 euros par an.

[01:37:55] Je remercie tous les contributeurs. À bientôt. Prenez soin de vous et profitez de la liberté. Ciao. Votre Lucian.