

Christian Ciech and a life of Hang Gliding

Cloudbase Mayhem Podcast 96 — Christian Ciech

Published	2019-07-10
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-96-christian-ciech-and-a-life-of-hang-gliding/
Duration	00:56:44
Speakers	Christian Ciech, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0096-christian-ciech-and-a-life-of-hang-gliding.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	16 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	28
Show notes	28
Transcript	28

English

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

Show notes

Christian Ciech has been flying Hang Gliders for over 30 years. He remembers watching his Dad fly when he was just four years old. He has an arsenal of trophies that showcase his legendary competition skills, including 3 World Championship wins. Christian became a test pilot and designer for Icaro in 1991, a position he still holds. In this episode we discuss competition strategies and the art of winning, how to read the sky and flying the conditions you find...[more]

The post Episode 96- Christian Ciech and a life of Hang Gliding first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:25] **Gavin McClurg:** Thanks for watching.

[00:00:30] We're at the Icaro factory with Christian Check. Manfred was there working on gliders. And I've been promising we've been doing more. We will be doing more hang glider shows. And this is one of them. To be honest with you, though, that was before the X-Alps, several weeks before the X-Alps. And this is now I'm recording this opener post X-Alps, about a week after the X-Alps. And I am still pretty foggy. So I don't totally remember what Christian and I talked about. I know we talked about comps and techniques and getting in the right headspace and a lot of different, very interesting things. We also recorded this at the Icaro factory. So there's quite a bit of sound in the background. And people were working and making gliders and telephones were ringing and stuff. But I thought that was kind of appropriate and cool.

[00:01:15] But there will be some noise in the background. But I don't think it'll bother you too much. And yeah, I know many of you want to hear more about the X-Alps. I know you only get, you know, a certain taste of it from this story. And from the live tracking, which I understand this year was awesome. I didn't get to watch that too much, obviously, in the race. But I understand it was really great. They did an awesome job with that. But I will save that for another show. I'm working on a video of some of the highlight footage from the various days. I took quite a bit of footage. And one day I was flying with Toby and he had a whole video crew with them. And they had a drone and a bunch of stuff. So I'm waiting on that. I'll get that up shortly. And I've got a blog post that I've been working on. And the next day, I'm going to be doing a series of questions. And the next show that we'll release in two weeks is, I did a series of questions, kind of the same questions with a whole bunch of the team.

[00:02:07] So still got a few more of those to wrap up. I'm actually talking to Chrigel and Patrick today and a few others. And then we'll put that together just to get their thoughts post-race. And I think you're going to really enjoy that. That's a pretty fun way to get an insider's view on how it all went down. The race was epic. It was awesome. It was epically hard. I think I did 525K on the ground in 11 and some odd days when it ended. So yeah, rough, tough race, but great flying conditions for a bunch of it. Almost no flying conditions for the last few days with all that heat wave that hit Europe and the stability. So super challenging. Very, very fun as always. The last couple of days totally crushed me, which was when that heat was just, that took it out of me.

[00:02:57] But yeah, so it's nice to just chill here and be in Europe. I'll be here for the next little more than a month and lining up a bunch of interviews with some great pilots over here. So stay tuned for more awesomeness from the show. And in the meantime, please enjoy this great conversation with a real hanging legend, Kristen Cech.

[00:03:34] Kristen, it's so awesome to have you on the show. It's great to be able to do it here live in the factory. I don't know that I'm going to be as articulate as normal because I'm really jet lagged just getting off the plane yesterday. But fantastic to see you in your place here where it all happens. This is the spot. So I thought we're... Maybe we... This is a fun place to start. We'll get into your history and comps and strategies and all those kind of things we were just talking about before we started recording. But I thought it'd be fun to start with a story of flying. When you think about your decades of flying, what's one that you dream about still at night? Something that still you'd look back on and kind of epitomizes your passion for flight?

[00:04:23] **Christian Ciech:** First of all, I want to say that I'm very surprised. You... I'm going to be... You stay here now because I was watching you along the Alaska during the Alaska trip and the Rocky trip. It was amazing what you're doing.

[00:04:40] But my history is a little bit more simple than yours, but it was very enthusiastic. It was a very amazing story because I was flying a normal cross country flight and when I was... I was along the Belluno. I don't know if you know the harps. I guess you know because... Yeah, yeah. Sure. You can run the Red Bull. I was near Belluno and I was climbing into a thermal. And after a few seconds, I saw a big eagle coming much lower than me. I didn't know it was an eagle. I just saw a big bird coming into the thermal and it start climbing. And as soon as it got close to me, I realized it was an eagle, a young eagle.

[00:05:26] It was an eagle because the white spot on the wings. And instead to just pass me and go away, it start to stay in the thermal with me and it was flying on the right, on the left, on the top. It was just studying me and it was something really strange. And then something unbelievable happens because instead to just fly away, I said, it come behind, below my wing, just a couple of meter below my wing. And it come into my space because it was into the wing, not outside the wing tip, just below the wing, couple of meter below. And it was flying towards me.

[00:06:14] Wow.

[00:06:14] **Gavin McClurg:** Yeah. And

[00:06:15] **Christian Ciech:** when it was about one meter, I said, okay, what am I going to do? It just make a sort of wing go and it flew away. Yeah. It flew away. It flew away. Wow. It was really impressive. As you say, my hair. Yeah. Yeah. Yeah.

[00:06:31] **Gavin McClurg:** Yeah. And that was near here.

[00:06:34] **Christian Ciech:** Belluno is quite far from here because I was living in Trentino. I'm coming from Trentino. Okay. I born in Trentino and I was flying there, my home higher. It was impressive. That is really impressive. The story that I like better. Yeah.

[00:06:53] **Gavin McClurg:** Wow. There was a time in Alaska after Dave left and it was really quite late in the evening. I had sat up on this launch all day and it was blowing over the back and it was not launchable. So I just spent the day throwing rocks in my shoes and stuff. And finally was able to fly and got a nice flight, maybe 40K and then landed and realized, I think I can still make a little bit of distance because in Alaska, it never gets dark. And so I ran up this little hill and there was quite a bit of wind. I was going the way I was going. I launched and kind of ridge soared and finally kind of got out and flew not far, 10K. And then there was a huge glacier, massive. And I thought, oh, I really need some height to get across this because the glaciers look okay but to land is not good.

[00:07:39] And I was just, it was late and there wasn't really any thermals. And I thought, oh, I don't know. I don't think I can make it. I was just kind of soaring. And this eagle came out of a tree literally right where I was soaring. I hadn't seen him. And he came out and it was like, he was just like, okay, come on, I'll help you. And just got a little tiny bit of lift. And then we both flew across the glacier together. It was like, he knew where I was going. And then just as we got across, he was, okay, see you. It was amazing. I think so they know.

[00:08:10] So tell me about Ikuro and your history here. We did this show on the history of hang gliding that was fascinating. And from what I understand in kind of the late seventies, there were a lot of people who were just dozens and dozens of manufacturers. And now it's really you and Wills and a couple others, and it's really trimmed down. And so I feel very privileged to be here.

[illegible]

[00:09:05] **Gavin McClurg:** these these these these these these these these these these these these these

[00:09:08] **Christian Ciech:** these these these

[00:09:09] **Gavin McClurg:** these these these these these these these these these these these

[00:09:09] **Christian Ciech:** Wow.

[00:09:12] You're

[00:09:12] **Gavin McClurg:** loyal. I

[00:09:14] **Christian Ciech:** started flying in 88. And probably I started flying because my father was a pilot, a glider pilot. He started when Icaro opened the seine because he started flying in 75. I was four at that time.

[00:09:29] And since he started flying, I always follow him around the takeoff and landing. And probably the passion comes from that. Yeah.

[00:09:39] **Gavin McClurg:** Was he real instrumental in teaching you as well, or was he more reserved?

[00:09:44] **Christian Ciech:** No, I was a lot reserved. Yeah. I started flying in 88, but my father wasn't so happy. Yeah. He teach me something when I was 14, but just some training. And when I started flying, unlikely he stopped because he said two pilots in the family are too much.

[00:10:06] **Gavin McClurg:** Did it make your mom? Nervous?

[00:10:09] **Christian Ciech:** No, really. I guess it's because it was kind of anxious. My father was kind of anxious. He never really learned to properly take off. Let's say also, it was when he, when he began to fly, there was no instruction. Sure. Everybody started by himself. Who has, who had more experience was teaching to the others, but it was not his. Yeah. And my father lost many friends because at the beginning of the history of gliding, many accidents happens. And so I guess this is why he stopped when I started. So we had only. Do you have any

[00:10:52] **Gavin McClurg:** siblings? Do you have any brothers and sisters?

[00:10:54] **Christian Ciech:** I have two sisters. Okay. They, they don't fly. Okay. Um, and I had only a couple of flights with my father together. And I remember one. Because it was a Houghton flight, very smooth condition. And, uh, since then I had some problem, let's say on landing, I was kind of nervous. Landing. I had something like six months of flying at that time and flying with him, just, uh, with him in front of me and approach landing with him. It was some, something really relaxed. Let's say. And, uh, I guess I learned something that had me the next time. And

[00:11:36] **Gavin McClurg:** did he fly competitions and that kind of thing too? Eventually. Okay. Does he still fly?

[00:11:41] **Christian Ciech:** No, he's not. He's not here. Yeah. Oh, I'm sorry. Yeah. And he stopped flying when I started. So that

[00:11:47] **Gavin McClurg:** was it. Yeah. It just made him too nervous. Yeah.

[00:11:50] **Christian Ciech:** We, we, we made very few flights together. A couple, as I said, and yeah.

[00:11:54] **Gavin McClurg:** Yeah. Okay. And so when did you get serious about it? When did it, it was it right away? You just were like fascinated and crazy about it or did it take some time? Uh,

[00:12:07] **Christian Ciech:** it didn't take time. It was, it was so many years that I was waiting to fly that it was natural that I have to fly because my father was flying for 13 years before I started. And, uh, on that time I was just waiting that my father said, okay, you can go. And as soon as I had the age 16 years, I started the cruise and I started flying and it was. That's what I have to do.

[00:12:36] **Gavin McClurg:** Mm. Mm. And how did it, how did the competitions and all that start going? Was that just kind of the natural progression?

[00:12:44] **Christian Ciech:** I would say yes, because, um, I was interested in cross country flights, uh, and in my area, only few pilots, very few pilots made, uh, was made making cross country flights. And so many times I just bomb out

somewhere by myself, uh, with nobody to compare. And they said, uh, there is no way to improve in this way. So I guess I have to start to make some competition. And, uh, and this is why I started and, uh, the reason to, to, to improve, to, to learn. And, uh, as far as I get this, uh, um, approach to the competition still now, or also now, this is the best way I can approach a competition, because if I come to the competition, uh, with the spirit of learning something, normally I get the better, the best results.

[00:13:41] Mm.

[00:13:42] **Gavin McClurg:** So we're going to talk about, yeah, kind of the mental side of the game, but how many world championships have you won now?

[00:13:50] **Christian Ciech:** Uh, three. Okay. Two with the rigid and one with the flex. Okay. And one European championship with the flex. So

[00:13:58] **Gavin McClurg:** for the paragliding pilots that listened, describe the difference.

[00:14:02] **Christian Ciech:** Uh, the rigid wings, uh, are, uh. The, the class five I'm flying. I was flying, uh, are controlled like a hand glider, standard hand glider, but the movement instead of, uh, um, shift your body, you just move the hyeron or the spoiler. Okay. Um, and so this, this make the wing get turning. So you move your body on the right and the right spoiler, uh, open and then the, the right, the wing turn on right. On the flex wing, when you make the right movement, you have, um, your body, your weight goes to the right. And so you have, um, more deformation on the right wing and on the left. And so you have the tour.

[00:14:46] **Gavin McClurg:** And so this is a totally different category when you, when you guys flying in the championships, it's it's you have the rigid or the flex you, you choose. Do you have, do you have a, do you have a favorite?

[00:14:57] **Christian Ciech:** Yeah. The flex. The flex. Yeah. I'm not flying the rigid anymore. Okay. Uh, I made a couple of. Uh, a couple of, uh, world championships, some other competition. Uh, I was flying rigid, uh, all the 2002.

[00:15:13] Uh, but then the market for, for Icaro was not so interesting. So, uh, we stopped producing the rigid wing. I w we were producing rigid wings too, but now we produce only flex. And is

[00:15:26] **Gavin McClurg:** that, is that pretty much the world over? Is it just, is it just flex pretty much now?

[00:15:32] **Christian Ciech:** No, no. Uh, the rigid are not all the technology. Uh, the, the market is smaller. The pilots are less. So there is less interesting for us to, to be in the market on that market.

[00:15:44] **Gavin McClurg:** Um, when we did the, the show on the history of it, uh, um, a couple of the guests were talking about that they, they really felt like to get more people interested in the sport, they needed to spend more time on, you know, that, that these gliders that are so hot and, you know, high aspect and really fun to fly and the competition end. And gliders, you know, they're not very accessible to newer pilots and they needed to spend more time on wings that were fun, but easier, much easier to learn and not as dangerous, I guess. Uh, but more inviting to the, the newer pilots is that, how does, how has Icaro approached that?

[00:16:26] **Christian Ciech:** Uh, we have, um, um, a wide range of kind of, uh, wings with those because we produce wings for beginners. And for competition pilots. Um, and likely, uh, in a almost all country now there is also the sport class competition for pilot that don't, don't have such a big experience like the top pilots, let's say. And so approaching the competition on gliding is possible for everyone because you can approach a sport class competition, even with a, with a beginner glider. Uh, so there is no reason to. Say that you cannot approach the competition because you are not, uh, you don't have the, the, the right experience.

[00:17:11] And, uh, also the competition on glider, we are always working. It is true that they are more less accessible for everyone, but we are always working to get, uh, better and easier wings to fly. So for instance, the competition and glider of today are easier than the competition and glider of 2000.

[00:17:37] So

[00:26:38] Uh, so if the gaggle is not good, you have a lot of waiting time compared to a rabbit. You are out, but the rabbits as a less probability, high risk, less probability to find the terminal and the gaggle works better. If the gaggle is good and it works good, it's very fast. You cannot deal with them.

[00:27:05] Uh, why, why the pilots? Why the pilots are always the same?

[00:27:11] Uh, it's difficult to say. I mean, they are focused on what they are doing and, um, I guess the good pilots are the pilots that are flying the condition they find. I mean, when you are, you are in takeoff, you look at the sky and you said, okay, today, the day is this, and you imagine the condition you're going to fly the term that you're going to find. And, uh, you are. You are expecting something, but then as soon as you get in here, maybe the condition are different than what you were expecting. So having a big expectation also in, um, towards the, the, the conditions is always a risk. You have to adapt yourself to the condition.

[00:27:56] Not vice versa. It doesn't work on the other way. So you have to fly the condition you find and not the condition you like to find and the good pilots. I guess. They have this kind of, uh, mentality. They work, they know the condition. They can read the sky very well, but, uh, most of that, more than that, they can fly the condition they find. So it's, I guess it's, this is the reason.

[00:28:26] **Gavin McClurg:** When you look back at your success and the things you've learned, are there, were there, are there areas that, um, that you studied? Or, um, that you have learned? Or that you, uh, really delved into that you, you feel were, um, fruitful that, that, that like studying meteorology, for example, or reading books or, or finding a mentor and learning from them. Are there, are there anything that really stands out that you, you know, that you, you really spent some time in, uh, that, that bore fruit?

[00:29:03] **Christian Ciech:** Uh, yeah, I spent a lot of time. Uh, especially at the beginning to read, uh, um, material.

[00:29:11] **Gavin McClurg:** Meteorology. Meteorology. Yeah.

[00:29:13] **Christian Ciech:** Books and, uh, and also experience of other pilots from books. Uh, and I guess, uh, he had the possibility to fly with, uh, some good pilots at the beginning and, uh, also then the competition, of course.

[00:29:32] Uh, but let's say that, I guess it's more. Uh, the, um, the mentality that you, uh, improve with the, the competition with the experience that works, especially for me now.

[00:29:46] Uh, but yes, of course, at the beginning I was reading, uh, reading, uh, quite a lot.

[00:29:51] **Gavin McClurg:** Do you have any recommendations?

[00:29:53] **Christian Ciech:** Oh, old books. Yeah. I don't know if you're going to find, oh, okay. Uh, it's good. Um, he visited that to real channel.

[00:30:03] **Gavin McClurg:** Okay. Is it

[00:30:05] **Christian Ciech:** not? The name? Okay. The sky visitors, but I don't know if there is an English version. Okay. Um, that was nice because it was, um, joining the, the, the, the theory to the practical, to the experience of some pilots.

[00:30:24] Um, linear Westy was a book that was reading at the beginning, but it was tough. Yeah. Glossary.

[00:30:34] Uh, uh, yeah. And some, I find, uh, I found at the beginning, I really believe beginning, I was finding some, uh, uh, print photocopy, uh, copy of some, uh, pilots from my hair. So

[00:30:51] **Gavin McClurg:** one of the things Christian that I've been really trying to think about a lot because I haven't been flying competitions like world cup for very long. Um, but they, with the ex helps, it's just so consuming. I don't have a lot of time, but this last year I flew. I flew quite a few comps and I was trying to find that kind of perfect head space for, you know, relaxed enough, but also serious enough, you know, where, where I was, you know, spending the time in the morning with the meteorology and, uh, you know, being, being disciplined in the air. But also I, I have personally, I have found that my best flying is when I'm very relaxed, you know, so if you're really serious, you get kind

of tense and how do you, how do you, you know, get the hang of it? How do you approach, uh, and I know that this is individual for everyone, but when you go to a comp these days, where do you want to be and how do you get there in your mind?

[00:31:47] **Christian Ciech:** I need a order. I mean, you need an

[00:31:51] **Gavin McClurg:** order order. Okay. You have a sequence of things that you do.

[00:31:55] **Christian Ciech:** Not really order in my mind. Oh, okay. Uh, when I, when I make a good competition is because, uh, uh, everything. Whoa. Works in a good order and every choice is made because something, uh, uh, I did before. Hmm. Uh, when I don't have disorder in my mind, everything goes wrong. Hmm. Yeah. Like a sort of confusion. They say, um, when I fly well, it's because, uh, uh, there is a kind of sequence that works in my mind and that's for,

[00:32:35] **Gavin McClurg:** do you do! You have, um, do you have any kind of preparation that you do to try to get into that? Or is that just something that's happens? Not really.

[00:32:44] **Christian Ciech:** Hmm. Um, but, uh, physically, yes, I try to be prepared physically because especially in gliding, um, the physical part it's important. Uh, let's say that if you, if you have the possibility to fly a lot, especially in competition, you don't need to do much more, but, uh, especially here that in winter, we don't have a very good condition to fly. And, uh, you have a long rest, let's say you, you can fly, but you make something like 10 minutes flight each. Uh, so you need to be prepared for, for the spring and for the competition because, um, it's, it's true that, uh, in non gliding is not like running or a bicycle or something like that, but the physical part is really dominate dominating.

[00:33:33] They say. But, uh, the preparation, the physical preparation helps you to get a clear mind when you are in flight. If you are tired, you cannot make the right choice.

[00:33:47] **Gavin McClurg:** Your friend and partner that's behind us working right now, man for rumor, uh, who I'll hopefully get on the show here at some point as well. And again, I might, my lack of knowledge with hang gliding here, but I understand that, you know, if, if there was a comparison. Yeah. He's kind of the Chrigel in our world, uh, of the, of your sport has been, you know, he's the kind of the, the, the guy to beat typically. Um, what have you, what, why, what, what's he doing differently? And, and what do you, what do you try to, how do you try to utilize him in the air?

[00:34:26] **Christian Ciech:** Oh, it would be nice to utilize him there. Uh, it's really interesting. I would say, okay.

[00:34:37] Um, and a really competitive, I guess I'm not so competitive. Um, uh, so as I said before, uh, you have to approach the competition as a new lessons, not as a new competition because it doesn't work for me. Um, but for my friend, he works in this way. He has to be, if he's prepared and he knows when he's prepared, he's really competitive. And, uh. And very, he's cool in the air. Let's say he knows how to choose. He knows where to stay. It's a very distinctive way to fly.

[00:35:14] **Gavin McClurg:** Hmm.

[00:35:16] How does that, when, when he's at a comp years at, does it change how you fly?

[00:35:22] **Christian Ciech:** My way to fly.

[00:35:23] **Gavin McClurg:** Yeah. When, when he's, when he's at a competition versus not at a competition, do you, you know, are you more aware of where Manfred is in terms of your strategy? And, you know, do you try to. Do you try to stay with, with him? Do you try to just treat him like anybody else?

[00:35:39] **Christian Ciech:** Uh, no, of course you have a special consideration, uh, among the, along these, uh, these pilots and also some other pilots, because there are some other very good pilots.

[00:35:53] Um, you have a different, uh, consideration depending from the pilots you are flying with. Of course. Um, but, uh, yeah. Sometimes we, we are human. Everybody's human. And so sometimes also Manfred made some mistakes. Sure.

[00:36:10] **Gavin McClurg:** Yeah. When you look back at your career, uh, flying all these decades, 88, you said. Yeah. Um, if you could rewind the clock back to your 16 year old self, your 15, 50 hour self, approximately, what advice would you give that Christian after all these years in terms of. Uh, anything safety, racing, studying.

[00:36:40] **Christian Ciech:** Uh, uh, especially, uh, probably studying, studying is never enough. Um, and I would say to not fly a couple of, in a couple of days, because I had a couple of family in my career. No one, the first one was kind of easy. Let's say to recover because, uh. Uh, I timed it because I badly, uh, manage on my glider. I tuned it in a bad way. I didn't have experience on that time. And I lowered the spark completely. I, it was 97, just two years, uh, before the arriving of topless gliding into the scenery, the, the world of gliding.

[00:37:30] Um, and so there was a reason for the time. I was just tumbling and it was kind of easy to, uh, to go to, to continuous to fly. Hmm. But last year when I tumbled for the second time, it was different because I was in the right place. Let's say not, uh, don't we know anything? There is not, there was not, um, uh, strong wind. Uh, thermal were kind of normal. Let's say. The only one thing that was out of order was, uh, the, um, the weather forecast predict, uh, strong wind shear, uh, close to the mountain. And, uh, but you know, we fly every day that is stable.

[00:38:16] If there is not a special wind, a special situation that you consider extremely dangerous. So, uh, on that day I just tumbled because it was the right spot in the wrong moment. Yeah. Hmm.

[00:38:31] So I would, I would prefer to not fly on that day.

[00:38:37] **Gavin McClurg:** Avoid the bad days. Did you throw your reserve?

[00:38:39] **Christian Ciech:** Yeah. Both.

[00:38:41] **Gavin McClurg:** Both. And it, it worked out.

[00:38:42] **Christian Ciech:** The first one didn't open properly and the second one did it. So this is why we are making this interview today. Really? Really. Because, uh, you know, if the parachute doesn't work. Yeah. There is not much, uh. Did you

[00:38:58] **Gavin McClurg:** save the head?

[00:38:59] **Christian Ciech:** Was it a

[00:38:59] **Gavin McClurg:** hang glider or did it fall? It destroyed. It

[00:39:02] **Christian Ciech:** was kind of low on the mountain, uh, about 250 meters above the ground. And the tumbling was just very, very fast. Um, on the first fraction of a second, uh, uh, it felt the bar going away, but the bar, the control bar was still in my hand. And the second fraction of a second. I didn't realize that I lost the bar, but the bar wasn't there. And so I had to do the parachute immediately. I didn't have time to wait to see if something was possible to do to recover in a different way because the ground was too close. So I opened the first chute and I felt something wrong because I didn't feel the drag of the chute.

[00:39:53] And the glider tried to start to spin. And after a few seconds, I threw the second parachute and it opens properly. But the landing was kind of hard anyway. I landed on my feet.

[00:40:10] **Gavin McClurg:** You're okay?

[00:40:11] **Christian Ciech:** Yeah, I'm okay. But for a few days, it was nice to walk around.

[00:40:17] **Gavin McClurg:** Have you had an accident? Have you been hurt hang gliding?

[00:40:24] **Christian Ciech:** Yes, not really seriously. Never seriously.

[00:40:28] **Gavin McClurg:** Is your approach to risk different now than it was 10 years ago, 20 years ago?

[00:40:40] **Christian Ciech:** I guess so. I was more inclined to risk a little more some days just because you know that it's difficult to get hard. You get wrong. But now, I'm a little bit more conservative about that.

[00:41:00] **Gavin McClurg:** When you say Manfred is really competitive, define that. What do you mean? He just really wants to win? So he prepares differently or approaches it differently?

[00:41:16] **Christian Ciech:** He's not a pilot who wants to stay second or third. If he knows that he cannot win, he will not compete. Yes.

[00:41:26] He

[00:41:26] **Gavin McClurg:** just wants to win. We should get him in the X-Alps.

[00:41:32] **Christian Ciech:** You have to last him, I guess. Yeah.

[00:41:34] **Gavin McClurg:** Yeah. What would you say to the listeners? You know, we have a lot of hang listeners, hang listeners, but we also have many more paragliding listeners. What would you say to them if they're thinking about getting into hang gliding? What would be? What would be the approach? What would be the...

[00:41:55] **Christian Ciech:** What they are waiting for.

[00:41:58] **Gavin McClurg:** No. Yeah. Okay. That's good. Stop waiting. Just do it. Right.

[00:42:06] But what would be the best way to approach getting into hang gliding?

[00:42:12] **Christian Ciech:** It's just like paragliding, I guess. You have to go to a school and start a course. And as for the paraglider, you don't need to... You don't have to race yourself. You have to improve day by day without risking, without keep waiting that your experience grow with you. You don't have to run anyway, anywhere. So...

[00:42:44] **Gavin McClurg:** What are... I

[00:42:46] **Christian Ciech:** guess... Do

[00:42:47] **Gavin McClurg:** it. I

[00:42:47] **Christian Ciech:** guess if somebody want to do, he has to do. Yeah. Because as we said here,

[00:42:55] you never see a eagle flying with a house in front of him. Sorry.

[00:43:04] Fair enough.

[00:43:09] **Gavin McClurg:** When you...

[00:43:10] **Christian Ciech:** Another... I made a question for... To who asked me why to fly paraglider or hang glider. And it is how you dream to fly.

[00:43:21] You dream to fly seated? Or prone?

[00:43:26] **Gavin McClurg:** Yeah. Okay. Yeah, sure. Do you want to fly like a bird? Do you want to fly like an eagle facing backwards, his ass backwards?

[00:43:38] When you imagine your life in five, ten years and flying, what's your vision? What's your goal?

[00:43:52] **Christian Ciech:** Do you have... Easier and safer wings? Especially after the accident of last year?

[00:44:02] It would be nice to be in here and say, okay, the parachute is just an option. Today is not an option. It's something you have to have with you and something is not necessary to use. It's really rare. This never happened. But when it happens, you have to... to have it. And so the idea is to get safer and easier wings to fly.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** And what about for you in competitions or in improving, is that really important or is this something you do just for fun?

[00:44:45] **Christian Ciech:** I still like competing and

[00:44:50] it's a good way to fly I guess because of course it's nice and I like a lot to make cross country flights. And even to make some evening flights is nice. But to compete you have the opportunity to to share the experience with the

friends. Also during a cross country flight you can share the experience with a friend. But when you are in health for a cross country flight something different. Because these are these these these these Sometimes the target changed. I mean, you start with the decision to reach a goal. And during the day, you see that the goal is not reachable or there is a better goal to reach. And you decide for another flight.

[00:45:35] Your friend maybe doesn't know or maybe doesn't follow you. Or they don't want to follow you. During a competition, everybody has one single goal. And you share this experience. For all day. This is why I like to compete.

[00:45:53] **Gavin McClurg:** When you look back since you learned how to fly, I'm assuming like everyone, there's been some times where you're not maybe as motivated. It kind of comes up and goes down like we fly. How have you handled the times that you don't have as much motivation or passion or maybe it's just you're tired of it?

[00:46:19] **Christian Ciech:** I guess it's a natural part of the life, a natural part of the flying experience. So I would say that there is not really a need to force to fly when you don't feel the need to fly. I guess the worst thing you can do is to be in the air, like the way to say. The worst thing to do

[00:46:48] **Gavin McClurg:** is to be in the air.

[00:46:48] **Christian Ciech:** The need to be on ground.

[00:46:53] So if you don't have to do because you are working or because you are test pilots, I would say just keep your time and wait. Because even it can be also dangerous if you are in the air and you don't have the mind, the head to fly. You are not ready to fly. So.

[00:47:16] **Gavin McClurg:** Was there any kind of... I don't know if this would be the words that would make sense for you in Italian, but after your tumble, after that accident, was there any kind of fear, injury that went with that? By fear, injury, I mean, like in the next flights after that, were you more... Did it take you some time to get back to...

[00:47:38] **Christian Ciech:** Yeah, sure. It's a kind of long process.

[00:47:43] Especially because on the second time it happens. With a normal glider, with a standard configuration. And you understand that it can happen in many different situations. So without the specific reason I had on the first time. And so, yes, you are a little bit more stressed from some turbulence. Some... Some... When you know that you are approaching a... A key side of a mountain is going to be more difficult, of course.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** When I... I recently had a podcast with Wolfgang Seiss. We haven't released it yet, but by the time this is out, people will have heard that one. And he talked about his tumble that he had in Elsinore, which is all on film. It's... I don't know if you've seen it. Yeah, I've

[00:48:37] **Christian Ciech:** seen it. It's

[00:48:38] **Gavin McClurg:** terrifying.

[00:48:40] He said it took him about four years really to get over that.

[00:48:47] Do you... Did you do anything specific to help that... Getting over that?

[00:48:56] **Christian Ciech:** No, I guess the best thing to do is to fly. Confidence. You need to get the confidence again. And it takes time. And the more you fly, the easier it is. I didn't know. I didn't remember that it was already four years that I worked with tumble.

[00:49:13] **Gavin McClurg:** Yeah, it was... I was... I was surprised with that, too. And he said that it really... It's... For a long time, he would be like leading a comp or, you know, doing quite well. And then it would be a little something that, you know, he'd get a little bump. And he didn't realize it, but he would just go on a really bad line and land. And then he'd be in the field and go, what the hell? What did I just do? Why did I do that? You know, and he said, you know, the kind of turbulence that before would not have even been turbulence. It would have been, you know, it just scared him out of the air over and over. Yeah. It was really quite a long time to get the confidence back. He said the best thing for him was like flying in Valle with a lot of other people or flying in competitions where he could see that, wait a minute,

it's not scaring all of them.

[00:50:03] It shouldn't scare me. And it really helped to fly with friends, fly with other people.

[00:50:07] **Christian Ciech:** Yeah, I agree. When you fly by yourself, it's difficult to evaluate if the turbulence you're finding is too strong or not. Because you're by yourself and you don't know if somebody else would fly or not in that condition. But when you are in competition, you have different people to watch. And if they stay in the air, most of the time, not always, sometimes there are very crazy people.

[00:50:36] But most of the time, you can stay there too. So, yeah, I agree. The competition, flying a lot, especially in competition, that's a lot.

[00:50:46] **Gavin McClurg:** What kind of flying? What kind of flying most interests you now after all these years?

[00:50:52] **Christian Ciech:** For several years, when I started to fly, to work here in Icarus in 2001, for several years, I didn't have the opportunity, let's say, of flying by myself, cross country competition. Because I was also teaching in the school and competing. So my flying was a test flight, a competition flight. For competition. For the rest, I didn't have time for the cross country flight. But now I'm motivated for cross country flight, especially before the tumbling. I was trying to make some very good flights. Now I'm, yeah, I have to work on that.

[00:51:36] **Gavin McClurg:** Let's end it on another eagle-like story. What's another story of flying that really sits with you?

[00:51:45] **Christian Ciech:** Flying-wise, I had... a very good task, flying a flight, a few with the AI Explorer, that I remember, because the conditions were very unstable with a covered sky. So the conditions were smooth and good almost everywhere. And we had some tens of kilometers together into, around the clouds, and it was kind of nice.

[00:52:20] And non-flying-wise, I guess, yeah, some dinner after competition are very, very nice. Singing karaoke with a drinking friend, drunk friend. And my father said that we were on one of these dinner, it was the Italian National in 2004. And I was singing something. I don't remember, something like Vagabondo of Italian group. And there was my father and there was also my mother. And my father said, look at Christian. He think that he can sing really.

[00:53:07] He can't sing? He can sing, he think that he can really sing.

[00:53:15] **Gavin McClurg:** You must have been... If you're like me, you must have been... I'm very drunk. The only time I open my mouth to sing is when I'm really hammered.

[00:53:24] Christian, thank you very much. I really appreciate your time and sharing your stories, some of them. And I wish you the best of luck here. And I hope to be able to come back and see you after the race. But thank you for your support there in the past. And just thank you, period. I appreciate it.

[00:53:41] **Christian Ciech:** Thank you very much. And I wish you the best possible result in the next competition. Thank

[00:53:48] **Gavin McClurg:** you. Thank you.

[00:54:18] Thank you.

[00:54:31] Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you.
Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you. Thank you.
All of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty
frequently, but I, for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that.
I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations
with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising
dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. Um, you can support us. If you go to
cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support.

[00:55:18] You can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem. If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material, a little video cast that we do and extra little, uh, nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show. But we feel like you should hear, we don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime and hopefully, and I'm here being in a position someday to be able to support us, but you'll find all that on the website. Uh, all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise, t-shirts or hats or anything, you should be all set up. You should have an account and you should be able to access all that bonus material.

[00:56:05] Now, thank you so much for listening. I really appreciate your support. And we'll see you on the next show. Thank you.

[00:56:44] .

Français

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

Show notes

Christian Ciech pratique le deltaplane depuis plus de 30 ans. Il se souvient avoir regardé son père voler alors qu'il n'avait que quatre ans. Il possède un arsenal de trophées qui témoignent de ses compétences légendaires en compétition, dont 3 victoires aux Championnats du Monde. Christian est devenu pilote d'essai et concepteur pour Icaro en 1991, un poste qu'il occupe toujours. Dans cet épisode, nous discutons des stratégies de compétition et de l'art de gagner, comment lire le ciel et voler dans les conditions que vous trouvez...[more]

Le post Episode 96- Christian Ciech and a life of Hang Gliding est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:25] **Gavin McClurg:** Merci d'avoir regardé.

[00:00:30] On est à l'usine Icaro avec Christian Check. Manfred était là, il travaillait sur des ailes. Et je vous avais promis qu'on en ferait plus. On va faire plus de vidéos sur le deltaplane, et celle-ci en fait partie. Pour être honnête avec vous, par contre, c'était avant le X-Alps, plusieurs semaines avant le X-Alps. Et là, j'enregistre cette introduction après le X-Alps, environ une semaine après. Et je suis encore assez dans le flou. Je ne me rappelle pas exactement de ce dont Christian et moi avons parlé. Je sais qu'on a parlé de compétitions, de techniques, de la façon de se mettre dans le bon état d'esprit et de plein d'autres choses très intéressantes. On a aussi enregistré ça à l'usine Icaro. Il y a donc pas mal de bruit en arrière-plan. Les gens travaillaient, fabriquaient des ailes, les téléphones sonnaient et tout ça. Mais je trouvais ça plutôt approprié et cool.

[00:01:15] Il y aura un peu de bruit en arrière-plan, mais je ne pense pas que ça vous dérangera trop. Et oui, je sais que beaucoup d'entre vous veulent en savoir plus sur le X-Alps. Je sais que vous n'en avez qu'un aperçu à travers cette histoire. Et avec le suivi en direct, qui était génial cette année, d'après ce que je crois. Évidemment, je n'ai pas pu beaucoup regarder ça pendant la course. Mais je crois que c'était vraiment super. Ils ont fait un excellent travail là-dessus. Mais je garderai ça pour une autre émission. Je travaille sur une vidéo avec quelques images fortes des différents jours. J'ai pris pas mal de séquences. Un jour, je volais avec Toby et il avait toute une équipe vidéo avec lui. Ils avaient un drone et plein de trucs. Donc j'attends ça. Je le mettrai en ligne bientôt. Et j'ai un article de blog sur lequel je travaille. Et le lendemain, je vais poser une série de questions. Et la prochaine émission que nous publierons dans deux semaines, ce sera une série de questions, un peu les mêmes, avec toute une partie de l'équipe.

[00:02:07] Il m'en reste encore quelques-unes à boucler. Je discute en fait avec Chrigel, Patrick et quelques autres aujourd'hui. On va ensuite assembler tout ça pour avoir leurs impressions après la course. Je pense que vous allez vraiment apprécier. C'est une façon assez sympa d'avoir une vision d'initié sur le déroulement des choses. La course était épique. C'était génial. C'était épiquement dur. Je pense avoir fait 525 km au sol en 11 jours et quelques heures quand ça s'est terminé. Alors oui, une course rude et difficile, mais avec de superbes conditions de vol pendant une bonne partie. Presque aucune condition de vol pour les derniers jours avec cette vague de chaleur qui a frappé l'Europe et la stabilité. Donc super challengeant. Très, très fun comme toujours. Les deux derniers jours m'ont complètement achevé, c'est là que la chaleur a juste... ça m'a vidé.

[00:02:57] Mais oui, c'est sympa de pouvoir se poser ici et d'être en Europe. Je vais rester ici pendant un peu plus d'un mois et je prépare une série d'interviews avec de super pilotes ici. Alors, restez à l'écoute pour la suite des trucs géniaux de l'émission. Et en attendant, profitez bien de cette super conversation avec une véritable légende du milieu, Kristen Cech.

[00:03:34] Kristen, c'est génial de t'avoir avec nous dans l'émission. C'est super de pouvoir le faire ici, en direct dans l'usine. Je ne sais pas si je vais être aussi éloquent que d'habitude parce que j'ai vraiment le décalage horaire, je ne suis descendu de l'avion qu'hier. Mais c'est fantastique de te voir dans ton antre, là où tout se passe. C'est ici que ça se passe.

Alors je me suis dit que... On pourrait... C'est un endroit sympa pour commencer. On abordera ton historique, tes compétitions, tes stratégies et tout ce dont on parlait juste avant de commencer l'enregistrement. Mais je me suis dit que ce serait sympa de commencer par une anecdote de vol. Quand tu repenses à tes décennies de pilotage, y en a-t-il une dont tu rêves encore la nuit ? Quelque chose que tu regardes en arrière et qui résume un peu ta passion pour le vol ?

[00:04:23] **Christian Ciech:** Tout d'abord, je dois dire que je suis très surpris. Tu... je vais être... Tu restes ici maintenant parce que je t'ai suivie tout au long de l'Alaska pendant le voyage en Alaska et le voyage dans les Rocheuses. Ce que tu fais est incroyable.

[00:04:40] Mais mon histoire est un peu plus simple que la tienne, mais elle était très enthousiaste. C'était une histoire incroyable parce que je faisais un vol cross country normal et quand j'étais... j'étais au niveau de Belluno. Je ne sais pas si vous connaissez les harpes. Je suppose que vous connaissez parce que... Ouais, ouais. Bien sûr. Vous pouvez faire le Red Bull. J'étais près de Belluno et je montais dans une thermique. Et après quelques secondes, j'ai vu un grand aigle arriver beaucoup plus bas que moi. Je ne savais pas que c'était un aigle. J'ai juste vu un gros oiseau entrer dans la thermique et il a commencé à monter. Et dès qu'il s'est approché de moi, j'ai réalisé que c'était un aigle, un jeune aigle.

[00:05:26] C'était un aigle à cause de la tache blanche sur les ailes. Et au lieu de simplement me dépasser et de s'en aller, il a commencé à rester dans la thermique avec moi et il volait à droite, à gauche, au-dessus. Il m'étudiait, c'était vraiment étrange. Et puis, il arrive quelque chose d'incroyable parce qu'au lieu de simplement s'envoler, il est passé derrière, sous mon aile, juste à quelques mètres sous mon aile. Il est entré dans mon espace parce qu'il était sous l'aile, pas à l'extérieur de la pointe de l'aile, juste en dessous, à quelques mètres. Et il volait vers moi.

[00:06:14] Waouh.

[00:06:14] **Gavin McClurg:** Ouais. Et

[00:06:15] **Christian Ciech:** quand c'était à environ un mètre, je me suis dit : d'accord, qu'est-ce que je vais faire ? Ça a juste fait une sorte d'aile et c'est parti, ça s'est envolé. Ouais. Ça s'est envolé. Ça s'est envolé. Waouh. C'était vraiment impressionnant. Comme tu dis, mes cheveux. Ouais. Ouais. Ouais.

[00:06:31] **Gavin McClurg:** Ouais. Et c'était près d'ici.

[00:06:34] **Christian Ciech:** Belluno est assez loin d'ici parce que j'habitais dans le Trentin. Je viens du Trentin. D'accord. Je suis né dans le Trentin et je volais là-bas, mon domicile était plus haut. C'était impressionnant. C'est vraiment impressionnant. C'est l'histoire que je préfère. Ouais.

[00:06:53] **Gavin McClurg:** Wow. Il y a eu une fois en Alaska après le départ de Dave, et il était vraiment tard dans la soirée. J'étais resté assis sur ce site de décollage toute la journée, le vent soufflait par derrière et ce n'était pas lançable. Alors j'ai passé la journée à lancer des cailloux dans mes chaussures et tout ça. Et j'ai enfin pu décoller et j'ai fait un bon vol, peut-être 40 km, puis j'ai atterri et je me suis dit que je pouvais encore faire un peu de distance parce qu'en Alaska, il ne fait jamais nuit. Alors je suis monté sur cette petite colline où il y avait pas mal de vent. Je suivais ma direction. J'ai décollé, j'ai fait un peu de vol de crête et j'ai fini par m'en sortir et j'ai volé sur une courte distance, 10 km. Et puis il y avait un énorme glacier, massif. Et je me suis dit : oh, j'ai vraiment besoin d'altitude pour traverser ça parce que les glaciers ont l'air corrects, mais pour atterrir, ce n'est pas bon.

[00:07:39] Il était tard et il n'y avait vraiment aucune thermique. Je me suis dit : « Oh, je ne sais pas, je ne pense pas que je vais y arriver. » Je planais juste. Et là, un aigle est sorti d'un arbre, littéralement là où je planais. Je ne l'avais pas vu. Il est sorti et c'était comme s'il disait : « Ok, allez, je vais t'aider. » Et j'ai eu juste un tout petit peu de portance. Et puis on a tous les deux traversé le glacier ensemble. C'était comme s'il savait où j'allais. Et puis, juste au moment où on a traversé, il a fait : « Ok, à plus. » C'était incroyable. Je pense qu'ils savent.

[00:08:10] Alors, parlez-moi d'Ikuro et de votre histoire ici. On a fait une émission sur l'histoire du deltaplane qui était fascinante. Et d'après ce que j'ai compris, à la fin des années 70, il y avait énormément de fabricants, des dizaines et des dizaines. Et maintenant, il ne reste vraiment que vous, Wills et quelques autres, c'est vraiment réduit. Je me sens donc très privilégié d'être ici.

[00:08:34] **Christian Ciech:** Ouais. Le marché du deltaplane est devenu très restreint aujourd'hui. Pour être précis, il y a très peu d'écoles de deltaplane dans le monde. C'est pour ça que tant d'usines ne sont plus là. Ouais. Parce que ces...

[00:09:05] **Gavin McClurg:** ces ces ces ces ces ces ces ces ces ces ces

[00:09:08] **Christian Ciech:** ces ces ces

[00:09:09] **Gavin McClurg:** ces ces ces ces ces ces ces ces ces ces ces ces

[00:09:09] **Christian Ciech:** Waouh.

[00:09:12] Tu es

[00:09:12] **Gavin McClurg:** fidèle. Je

[00:09:14] **Christian Ciech:** J'ai commencé à voler en 88. Et j'ai probablement commencé à voler parce que mon père était pilote, un pilote d'aile. Il a commencé quand Icaro a ouvert la Seine parce qu'il a commencé à voler en 75. J'avais quatre ans à l'époque.

[00:09:29] Et depuis qu'il a commencé à voler, je l'ai toujours suivi pendant les décollages et les atterrissages. Et c'est probablement de là que vient la passion. Ouais.

[00:09:39] **Gavin McClurg:** A-t-il vraiment joué un rôle important dans ton apprentissage, ou était-il plutôt un parachute de secours ?

[00:09:44] **Christian Ciech:** Non, j'étais très parachute de secours. Ouais. J'ai commencé à piloter en 88, mais mon père n'était pas très content. Ouais. Il m'a appris des trucs quand j'avais 14 ans, mais juste un peu d'entraînement. Et quand j'ai commencé à piloter, il a probablement arrêté parce qu'il disait que deux pilotes dans la famille, c'était trop.

[00:10:06] **Gavin McClurg:** Est-ce que ça rendait ta mère nerveuse ?

[00:10:09] **Christian Ciech:** Non, vraiment. Je suppose que c'est parce que c'était un peu anxiogène. Mon père était assez anxieux. Il n'a jamais vraiment appris à décoller correctement. Disons aussi que quand il a commencé à voler, il n'y avait aucune instruction. Bien sûr. Tout le monde commençait par lui-même. Ceux qui avaient plus d'expérience enseignaient aux autres, mais ce n'était pas sa méthode. Ouais. Et mon père a perdu beaucoup d'amis parce qu'au début de l'histoire du vol à voile, il y a eu beaucoup d'accidents. Alors je suppose que c'est pour ça qu'il s'est arrêté quand j'ai commencé. Donc nous n'avions que... Est-ce que tu as des

[00:10:52] **Gavin McClurg:** Des frères et sœurs ? Vous en avez ?

[00:10:54] **Christian Ciech:** J'ai deux sœurs. D'accord. Elles, elles ne volent pas. Bon, et je n'ai fait que quelques vols avec mon père. Je me souviens d'un en particulier parce que c'était un vol de Houghton, dans des conditions très calmes. Et, depuis, j'ai eu quelques problèmes, disons, au moment de l'atterrissage, j'étais un peu nerveux. L'atterrissage. J'avais environ six mois de vol à ce moment-là et voler avec lui, juste avec lui devant moi et aborder l'atterrissage avec lui, c'était quelque chose de vraiment détendu, disons. Et je suppose que j'ai appris quelque chose qui m'a marqué la fois suivante. Et

[00:11:36] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il faisait aussi des compétitions et ce genre de choses ? Finalement. D'accord. Est-ce qu'il vole encore ?

[00:11:41] **Christian Ciech:** Non, il ne l'est pas. Il n'est pas là. Ouais. Oh, je suis désolé. Ouais. Et il a arrêté de voler quand j'ai commencé. Donc ça

[00:11:47] **Gavin McClurg:** c'était ça. Ouais. Ça le rendait trop nerveux. Ouais.

[00:11:50] **Christian Ciech:** On, on a fait très peu de vols ensemble. Quelques-uns, comme je l'ai dit, et ouais.

[00:11:54] **Gavin McClurg:** Ouais. D'accord. Et quand est-ce que tu as commencé à prendre ça au sérieux ? C'était tout de suite ? Tu étais juste fasciné et dingue de ça, ou est-ce que ça a pris du temps ? Euh,

[00:12:07] **Christian Ciech:** Ça n'a pas pris de temps. J'avais attendu tellement d'années avant de pouvoir voler qu'il était naturel que je le fasse, parce que mon père a volé pendant 13 ans avant que je commence. Et, à ce moment-là, j'attendais juste que mon père dise : « OK, tu peux y aller ». Dès que j'ai eu 16 ans, j'ai commencé la formation, j'ai commencé à voler et c'était... C'est ce que je devais faire.

[00:12:36] **Gavin McClurg:** Mm. Mm. Et comment est-ce que ça a commencé, les compétitions et tout ça ? Est-ce que c'était juste une progression naturelle ?

[00:12:44] **Christian Ciech:** Je dirais que oui, parce que j'étais intéressé par les vols cross country et, dans ma région, peu de pilotes, très peu de pilotes faisaient des vols cross country. Alors, bien souvent, je me retrouvais seul quelque part, sans personne avec qui comparer. Et ils disaient qu'il n'y avait aucun moyen de progresser de cette façon. Je me suis donc dit que je devais commencer à faire des compétitions. Et c'est pour ça que j'ai commencé, pour progresser, pour apprendre. Et pour autant, cette approche de la compétition est toujours, ou aussi maintenant, la meilleure façon pour moi d'aborder une compétition, parce que si je viens à une compétition avec l'esprit d'apprendre quelque chose, normalement j'obtiens les meilleurs, les meilleurs résultats.

[00:13:41] Mm.

[00:13:42] **Gavin McClurg:** Alors, on va parler, ouais, un peu du côté mental du jeu, mais combien de championnats du monde avez-vous gagnés maintenant ?

[00:13:50] **Christian Ciech:** Euh, trois. D'accord. Deux avec la voile rigide et une avec la voile souple. D'accord. Et un championnat européen avec la voile souple. Donc

[00:13:58] **Gavin McClurg:** pour les pilotes de parapente qui écoutent, décrivez la différence.

[00:14:02] **Christian Ciech:** Les ailes rigides, euh, sont... La classe 5 que je pilote, je la pilotais, euh, elle est contrôlée comme une aile volante, une aile volante standard, mais le mouvement au lieu de, euh, déplacer votre corps, vous déplacez juste le spoiler ou le spoiler. OK. Et donc ça fait tourner l'aile. Vous déplacez votre corps vers la droite et le spoiler droit, euh, s'ouvre et alors l'aile, l'aile tourne à droite. Sur l'aile souple, quand vous faites le mouvement vers la droite, vous avez, euh, votre corps, votre poids va vers la droite. Et donc vous avez, euh, plus de déformation sur l'aile droite et sur la gauche. Et donc vous avez le virage.

[00:14:46] **Gavin McClurg:** C'est donc une catégorie totalement différente quand vous volez en championnat, vous avez le choix entre l'aile rigide ou l'aile souple. Vous en avez une préférée ?

[00:14:57] **Christian Ciech:** Ouais. Le flex. Le flex. Ouais. Je ne vole plus en rigide. OK. Euh, j'en ai fait quelques-uns. Euh, quelques championnats du monde, d'autres compétitions. Euh, je volais en rigide, euh, pendant toute l'année 2002.

[00:15:13] Mais le marché pour Icaro n'était pas si intéressant. Alors, on a arrêté de produire l'aile rigide. On produisait aussi des ailes rigides, mais maintenant on ne produit que du flex. Et est-ce que

[00:15:26] **Gavin McClurg:** C'est le cas partout dans le monde ? Est-ce que c'est devenu presque uniquement du flex maintenant ?

[00:15:32] **Christian Ciech:** Non, non. Les voiles rigides ne représentent pas toute la technologie. Le marché est plus petit. Il y a moins de pilotes. Donc, ce n'est pas très intéressant pour nous d'être présents sur ce marché-là.

[00:15:44] **Gavin McClurg:** Quand on a fait l'émission sur l'histoire de ça, certains invités ont dit qu'ils avaient vraiment l'impression que pour intéresser plus de monde au sport, il fallait passer plus de temps sur, vous savez, ces ailes qui sont tellement à la mode, avec une forte finesse et vraiment amusantes à piloter, et la compétition. Et les ailes, vous savez, ne sont pas très accessibles aux nouveaux pilotes, et ils avaient besoin de passer plus de temps sur des ailes qui étaient amusantes, mais plus faciles, beaucoup plus faciles à apprendre et moins dangereuses, je suppose. Mais plus accueillantes pour les nouveaux pilotes. Alors, comment Icaro a-t-elle abordé ça ?

[00:16:26] **Christian Ciech:** On a large gamme d'ailes de ce type parce que nous produisons des ailes pour débutants et pour les pilotes de compétition. Et probablement, dans presque tous les pays maintenant, il y a aussi la compétition de

de voler dans les meilleures conditions, les meilleures conditions possibles, et tout le monde a essayé de le faire. Donc je préfère cette situation. Et je suppose que je n'ai pas eu besoin d'une grande adaptation parce que c'était la façon dont tout le monde espérait voler.

[00:22:03] **Gavin McClurg:** Quel est ton endroit préféré pour voler ? Les Dolomites. Vraiment ? Bien sûr. Et ton endroit préféré pour faire une compétition aussi ?

[00:22:12] **Christian Ciech:** Oui, peut-être. Il y a beaucoup d'endroits sympas pour faire des compétitions, mais dans les Dolomites, on n'en a que quelques-uns, mais les Dolomites sont incroyables. Je n'ai pas visité toutes les planètes, mais je suis allé dans plusieurs pays différents et le paysage que vous avez dans les Dolomites est aussi parce que c'est accessible. Ce n'est pas vraiment, ce n'est pas comme en Alaska, vous savez, vous pouvez être seul en montagne et juste... Ouais. En trente minutes de vol, vous êtes au sol, dans un endroit civil. Donc c'est facile à voler et le paysage est incroyable.

[00:22:59] **Gavin McClurg:** Quand je viens de passer... Laissez-moi...

[00:23:01] **Christian Ciech:** je te demande, lequel est ton préféré ?

[00:23:04] **Gavin McClurg:** J'aime chez moi, là où je vis à Sun Valley. Ouais. C'est difficile parce qu'on se fait souvent malmené par le jet stream et donc, vous savez, comme pour ce dernier,

[00:23:18] **Christian Ciech:** vous savez, ce dernier vol, nous allons voler vers Sun Valley.

[00:23:25] **Gavin McClurg:** Alors, ce sont ces... ces... ces...

[00:23:28] **Christian Ciech:** ces

[00:23:29] **Gavin McClurg:** On obtient beaucoup plus de retour et on peut apprendre bien plus vite. Mais, vous savez, chez moi, il y a quatre ou cinq d'entre nous qui se lancent vraiment dans le cross country parce que c'est assez fort. C'est de l'air assez puissant. On vole avec de l'oxygène en été et tout ça. Mais, purée, quand c'est bon, c'est magnifique. Ce sont de belles montagnes et c'est vraiment puissant. Vous savez, King Mountain est pour vous un site de deltaplane célèbre et c'est un endroit vraiment spécial. Vous savez, le Big Lost, c'est cette chaîne que Will Gadd et moi avons survolée dans les Rocheuses. Vous savez, ça va jusqu'en Amérique du Sud et jusqu'en Alaska. C'est une grande chaîne de montagnes.

[00:24:15] Alors, ouais, j'aime là où j'habite, mais c'est irrégulier. C'est difficile. On a beaucoup de vent. C'était une grande zone de deltaplane et c'est pareil pour d'autres endroits. On ne les voit plus, tout simplement. Mais, je suis vraiment tenté de me mettre au deltaplane parce qu'on peut gérer plus de vent, vous voyez ? Je pense que ce serait un endroit magnifique pour voler. Vous avez déjà volé à King ? Vous avez déjà fait une compétition là-bas ? Ouais. Parce qu'ils avaient beaucoup de compétitions avant et ils n'en ont plus. Mais les planeurs volent toujours là-bas. La chaîne des Big Lost est juste à côté de chez moi. Ça s'appelle le Big Lost Range et c'est, ouais, c'est assez magnifique. Du coup, j'étais juste là, je regardais la Superfinal, qui s'est déroulée au Brésil.

[00:25:02] Et c'était vraiment intéressant d'étudier les journaux de vol et, après, vous savez, les 10 jours de course, peu importe ce que c'était, pour voir la régularité des gars et des filles qui ont fini dans le top 10 ou le top 5. Et très souvent, je vois que les noms sont les mêmes, pas toujours, mais vous savez, dans les grandes courses, on voit toujours les mêmes personnes. Qu'est-ce qui fait que vous êtes aussi réguliers ? Quels sont les éléments clés ? Parce que ce que j'ai aussi remarqué, c'est qu'il y a les lapins, vous savez, il y a les gars qui peuvent vraiment voler vite et qui ont de très bonnes chances de gagner une manche, mais en général, ça ne finit pas très bien pour eux.

[00:25:49] À la fin, ils se cassent trop. Comme tu l'as dit, ils partent trop en solo. Ils ne sont pas, comme dirait Russ Ogden, assez disciplinés.

[00:26:02] **Christian Ciech:** Ouais. Parfois, quand tu voles, genre, quand tu es les lapins.

[00:26:10] Si tout fonctionne bien, vous n'avez pas les temps morts que vous avez avec un gaggle. Parfois, avec un gaggle, il y a le temps d'attente où tout le monde s'applique. Quand vous arrivez au sommet de l'ascenseur, tout le monde

attend les autres et attend que quelqu'un quitte le terminal.

[00:26:38] Alors, si le gaggle ne fonctionne pas bien, vous avez beaucoup de temps d'attente par rapport au rabbit. Vous êtes dehors, mais avec le rabbit, il y a moins de probabilités, un risque élevé, moins de chances de trouver le terminal, alors que le gaggle fonctionne mieux. Si le gaggle est bon et qu'il fonctionne bien, c'est très rapide. Vous ne pouvez pas faire autrement.

[00:27:05] Pourquoi, pourquoi les pilotes ? Pourquoi les pilotes sont-ils toujours les mêmes ?

[00:27:11] C'est difficile à dire. Je veux dire, ils sont concentrés sur ce qu'ils font et, je suppose que les bons pilotes sont ceux qui pilotent les conditions qu'ils trouvent. Je veux dire, quand tu es au décollage, tu regardes le ciel et tu te dis : « OK, aujourd'hui, c'est comme ça », et tu imagines les conditions dans lesquelles tu vas voler, le thermique que tu vas trouver. Et tu attends quelque chose, mais dès que tu es là, les conditions sont peut-être différentes de ce à quoi tu t'attendais. Donc, avoir de grandes attentes vis-à-vis des conditions est toujours un risque. Il faut s'adapter aux conditions.

[00:27:56] Pas l'inverse. Ça ne marche pas dans l'autre sens. Il faut donc piloter la condition que vous trouvez, et non celle que vous aimeriez trouver. Et les bons pilotes, je suppose qu'ils ont cette mentalité. Ils travaillent, ils connaissent les conditions. Ils savent lire le ciel très bien, mais plus que ça, ils savent piloter la condition qu'ils trouvent. Je pense que c'est pour ça.

[00:28:26] **Gavin McClurg:** Quand tu regardes ton succès et ce que tu as appris, y a-t-il des domaines que tu as étudiés ? Ou que tu as appris ? Ou dans lesquels tu t'es vraiment plongé et que tu as trouvés fructueux ? Comme l'étude de la météorologie, par exemple, ou la lecture de livres, ou le fait de trouver un mentor et d'apprendre auprès de lui. Y a-t-il quelque chose qui ressort vraiment, dans ce que tu as vraiment pris le temps d'étudier et qui a porté ses fruits ?

[00:29:03] **Christian Ciech:** Ouais, j'y ai passé beaucoup de temps. Surtout au début, pour lire de la documentation.

[00:29:11] **Gavin McClurg:** La météorologie. La météorologie. Ouais.

[00:29:13] **Christian Ciech:** Les livres et, euh, aussi l'expérience d'autres pilotes à travers les livres. Euh, et je suppose qu'il a eu la possibilité de voler avec, euh, de bons pilotes au début et, euh, aussi ensuite la compétition, bien sûr.

[00:29:32] Mais disons que, je suppose que c'est plus que ça. C'est la mentalité que vous améliorez avec la compétition et l'expérience qui fonctionne, surtout pour moi maintenant.

[00:29:46] Mais oui, bien sûr, au début, je lisais, je lisais pas mal.

[00:29:51] **Gavin McClurg:** Tu as des recommandations ?

[00:29:53] **Christian Ciech:** Oh, les vieux livres. Ouais. Je ne sais pas si vous allez trouver... oh, d'accord. Euh, c'est bien. Hum, il a visité cette chaîne réelle.

[00:30:03] **Gavin McClurg:** D'accord. Est-ce que c'est

[00:30:05] **Christian Ciech:** pas ? Le nom ? D'accord. Les visiteurs du ciel, mais je ne sais pas s'il y a une version anglaise. D'accord. Euh, c'était bien parce que ça permettait de lier la théorie à la pratique, à l'expérience de certains pilotes.

[00:30:24] Linear Westy était un livre que je lisais au début, mais c'était difficile. Ouais. Glossaire.

[00:30:34] Ouais, et certains, je trouve, j'ai trouvé au début, je crois vraiment au début, j'ai trouvé des photocopies de certains pilotes de ma région. Donc

[00:30:51] **Gavin McClurg:** Une des choses auxquelles j'ai vraiment essayé de réfléchir, Christian, parce que ça ne fait pas très longtemps que je fais des compétitions comme la Coupe du monde... mais avec les entraînements, c'est tellement prenant. Je n'ai pas beaucoup de temps, mais cette année dernière, j'ai fait pas mal de compétitions et j'essayais de trouver ce genre d'état d'esprit parfait, tu vois, assez détendu, mais aussi assez sérieux, là où je passais le temps le matin avec la météo et où j'étais discipliné en l'air. Mais personnellement, j'ai remarqué que je vole le mieux quand je

suis très détendu, tu vois. Si tu es vraiment sérieux, tu deviens un peu tendu, alors comment est-ce qu'on s'y habitue ? Comment est-ce qu'on aborde ça ? Et je sais que c'est individuel pour chacun, mais quand tu vas en compétition de nos jours, où veux-tu être et comment y arrives-tu dans ta tête ?

[00:31:47] **Christian Ciech:** J'ai besoin d'un ordre. Je veux dire, il te faut un...

[00:31:51] **Gavin McClurg:** de l'ordre, de l'ordre. D'accord. Tu as une séquence de choses que tu fais.

[00:31:55] **Christian Ciech:** Pas vraiment d'ordre dans mon esprit. Oh, d'accord. Quand je... quand je fais une bonne compétition, c'est parce que... tout fonctionne dans un bon ordre et chaque choix est fait parce que j'ai fait quelque chose avant. Quand je n'ai pas d'ordre dans mon esprit, tout se passe mal. Genre, une sorte de confusion. Ils disent que quand je vole bien, c'est parce qu'il y a une sorte de séquence qui fonctionne dans mon esprit et c'est pour...

[00:32:35] **Gavin McClurg:** Tu fais quoi ? Est-ce que tu as une sorte de préparation pour essayer d'y arriver ? Ou est-ce que ça arrive tout seul ? Pas vraiment.

[00:32:44] **Christian Ciech:** Hmm. Mais physiquement, oui, j'essaie d'être préparé parce qu'en particulier en vol à voile, la partie physique est importante. Disons que si vous avez la possibilité de voler beaucoup, surtout en compétition, vous n'avez pas besoin de faire grand-chose de plus, mais surtout ici en hiver, on n'a pas de très bonnes conditions pour voler. Et vous avez de longues périodes de repos, disons que vous pouvez voler, mais vous ne faites que genre 10 minutes de vol à chaque fois. Donc, il faut être préparé pour le printemps et pour la compétition parce qu'il est vrai que le vol à voile, ce n'est pas comme la course à pied ou le vélo ou quelque chose comme ça, mais la partie physique est vraiment dominante.

[00:33:33] Ils le disent. Mais la préparation physique vous aide à garder l'esprit clair quand vous êtes en vol. Si vous êtes fatigué, vous ne pouvez pas faire les bons choix.

[00:33:47] **Gavin McClurg:** Ton ami et partenaire qui travaille juste derrière nous en ce moment, man for rumor, que j'espère faire venir sur l'émission à un moment donné aussi. Et encore une fois, je ne connais pas bien le deltaplane, mais je comprends que, si on devait faire une comparaison... Ouais. C'est un peu le Chrigel de notre monde, de votre sport, il est le genre de gars qu'il faut battre en général. Qu'est-ce qu'il fait de différent ? Et comment essaies-tu de l'utiliser en l'air ?

[00:34:26] **Christian Ciech:** Oh, ce serait sympa de le mettre à profit là-dessus. C'est vraiment intéressant. Je dirais, d'accord.

[00:34:37] Et puis, il est vraiment compétitif, enfin, je ne suis pas si compétitif que ça. Comme je l'ai dit plus tôt, il faut aborder la compétition comme une nouvelle leçon, pas comme une nouvelle compétition, parce que ça ne marche pas pour moi. Mais pour mon ami, ça marche comme ça. S'il est préparé et qu'il sait qu'il l'est, il est vraiment compétitif. Et il est très calme dans les airs, disons qu'il sait comment choisir. Il sait où rester. C'est une façon de voler très distinctive.

[00:35:14] **Gavin McClurg:** Hmm.

[00:35:16] Comment est-ce que ça change ta façon de voler quand il est en compétition depuis des années ?

[00:35:22] **Christian Ciech:** Ma façon de voler.

[00:35:23] **Gavin McClurg:** Ouais. Quand il est en compétition par rapport à quand il ne l'est pas, est-ce que tu es plus conscient de la position de Manfred par rapport à ta stratégie ? Et est-ce que tu essaies de rester avec lui ? Est-ce que tu essaies de le traiter comme n'importe qui d'autre ?

[00:35:39] **Christian Ciech:** Non, bien sûr, on a une considération particulière pour ces pilotes, mais aussi pour d'autres, parce qu'il y a d'autres très bons pilotes.

[00:35:53] Euh, ça dépend des pilotes avec qui vous volez. Bien sûr. Mais, oui. Parfois, on est humain. On est tous humains. Et donc, parfois, Manfred a aussi fait des erreurs. Bien sûr.

[00:36:10] **Gavin McClurg:** Ouais. Quand tu regardes ton parcours, euh, avoir piloté pendant toutes ces décennies, depuis 88, tu as dit. Ouais. Euh, si tu pouvais remonter le temps jusqu'à tes 16 ans, ton "moi" de 15 ans avec 50 heures de vol, environ, quel conseil donnerais-tu à ce Christian après toutes ces années en termes de... euh, n'importe quoi : sécurité, course, études.

[00:36:40] **Christian Ciech:** Euh, surtout, probablement l'étude, on n'en fait jamais assez. Et je me dirais de ne pas voler pendant quelques jours, parce que j'ai eu quelques accidents dans ma carrière. Le premier était plutôt facile à gérer parce que... Je l'ai mal réglé, j'ai mal réglé mon aile. Je n'avais pas d'expérience à ce moment-là. Et j'ai complètement baissé l'étincelle. C'était il y a 97 ans, juste deux ans avant l'arrivée du vol à voile en compétition dans le paysage, le monde du vol à voile.

[00:37:30] Et donc, il y avait une raison à ce moment-là. Je ne faisais que basculer et c'était assez facile de continuer à voler. Mais l'année dernière, quand j'ai basculé pour la deuxième fois, c'était différent parce que j'étais au bon endroit. Disons que non, on ne sait rien ? Il n'y avait pas de vent fort. Les thermiques étaient plutôt normaux, disons. La seule chose qui n'allait pas, c'était que les prévisions météo annonçaient un fort cisaillement du vent près de la montagne. Mais vous savez, on vole tous les jours, c'est stable.

[00:38:16] S'il n'y a pas de vent particulier, une situation spéciale que vous considérez comme extrêmement dangereuse. Donc, ce jour-là, j'ai juste fait une vrille parce que c'était le bon endroit au mauvais moment. Ouais. Hmm.

[00:38:31] Alors je préférerais ne pas voler ce jour-là.

[00:38:37] **Gavin McClurg:** Évitez les mauvais jours. Vous avez utilisé votre parachute de secours ?

[00:38:39] **Christian Ciech:** Ouais. Les deux.

[00:38:41] **Gavin McClurg:** Les deux. Et ça, ça a fini par marcher.

[00:38:42] **Christian Ciech:** Le premier ne s'est pas ouvert correctement et le deuxième si. C'est pour ça qu'on fait cette interview aujourd'hui. Vraiment ? Vraiment. Parce que, euh, vous savez, si le parachute ne fonctionne pas... Ouais. Il n'y a pas grand-chose, euh. Est-ce que vous avez...

[00:38:58] **Gavin McClurg:** sauver la tête ?

[00:38:59] **Christian Ciech:** C'était un

[00:38:59] **Gavin McClurg:** était une aile ou est-ce qu'elle est tombée ? Elle a été détruite. Elle

[00:39:02] **Christian Ciech:** j'étais assez bas sur la montagne, genre à 250 mètres du sol. Et le tonneau était vraiment, vraiment rapide. Sur la première fraction de seconde, j'ai senti la barre s'échapper, mais la barre de contrôle était toujours dans ma main. Et la fraction de seconde d'après, je n'ai pas réalisé que j'avais perdu la barre, mais elle n'était plus là. Du coup, j'ai dû déclencher le parachute immédiatement. Je n'ai pas eu le temps d'attendre pour voir s'il y avait un moyen de récupérer autrement parce que le sol était trop proche. Alors j'ai ouvert le premier parachute et j'ai senti que quelque chose ne tournait pas parce que je ne sentais pas la traînée du parachute.

[00:39:53] Et l'aile a essayé de se mettre en rotation. Et après quelques secondes, j'ai jeté le deuxième parachute et il s'est ouvert correctement. Mais l'atterrissage était quand même assez dur. Je suis tombé sur mes pieds.

[00:40:10] **Gavin McClurg:** Tu vas bien ?

[00:40:11] **Christian Ciech:** Ouais, ça va. Mais pendant quelques jours, c'était sympa de pouvoir marcher un peu.

[00:40:17] **Gavin McClurg:** Tu as déjà eu un accident ? Tu t'es déjà blessé en deltaplane ?

[00:40:24] **Christian Ciech:** Oui, pas vraiment gravement. Jamais gravement.

[00:40:28] **Gavin McClurg:** Est-ce que ton approche du risque est différente aujourd'hui par rapport à il y a 10 ou 20 ans ?

[00:40:40] **Christian Ciech:** Je suppose que oui. J'étais plus enclin à prendre un peu plus de risques certains jours, juste parce que vous savez qu'il est difficile de réussir à coup sûr. On peut se tromper. Mais maintenant, je suis un peu plus conservateur à ce sujet.

[00:41:00] **Gavin McClurg:** Quand vous dites que Manfred est vraiment compétitif, définissez cela. Qu'est-ce que vous voulez dire ? Il veut juste vraiment gagner ? Du coup, il se prépare différemment ou il aborde les choses différemment ?

[00:41:16] **Christian Ciech:** Ce n'est pas le genre de pilote qui veut finir deuxième ou troisième. S'il sait qu'il ne peut pas gagner, il ne participe pas. Oui.

[00:41:26] Il

[00:41:26] **Gavin McClurg:** il veut juste gagner. On devrait le mettre dans le X-Alps.

[00:41:32] **Christian Ciech:** Il faut qu'il le vive, je suppose. Ouais.

[00:41:34] **Gavin McClurg:** Ouais. Qu'est-ce que vous diriez aux auditeurs ? Vous savez, on a beaucoup d'auditeurs de hang gliding, mais on a aussi beaucoup plus d'auditeurs de parapente. Qu'est-ce que vous leur diriez s'ils envisagent de se mettre au hang gliding ? Quelle serait... quelle serait l'approche ? Quel serait le...

[00:41:55] **Christian Ciech:** Ce qu'ils attendent.

[00:41:58] **Gavin McClurg:** Non. Ouais. Ok. C'est bien. Arrête d'attendre. Fais-le, tout simplement. C'est ça.

[00:42:06] Mais quelle serait la meilleure façon de s'initier au deltaplane ?

[00:42:12] **Christian Ciech:** C'est comme le parapente, je suppose. Il faut aller dans une école et commencer une formation. Et pour le parapente, vous n'avez pas besoin de... Vous n'avez pas besoin de vous presser. Il faut progresser jour après jour sans prendre de risques, sans attendre que votre expérience grandisse avec vous. Vous n'avez pas besoin de courir, peu importe où. Alors...

[00:42:44] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que... Je

[00:42:46] **Christian Ciech:** je suppose... Fais

[00:42:47] **Gavin McClurg:** ça. Je

[00:42:47] **Christian Ciech:** je suppose que si quelqu'un veut le faire, il doit le faire. Ouais. Parce que comme on l'a dit ici,

[00:42:55] on ne voit jamais un aigle voler avec une maison devant lui. Désolé.

[00:43:04] C'est juste.

[00:43:09] **Gavin McClurg:** Quand vous...

[00:43:10] **Christian Ciech:** Une autre... J'ai posé une question à... À ceux qui m'ont demandé pourquoi faire du parapente ou du deltaplane. C'est la question de savoir comment vous rêvez de voler.

[00:43:21] Vous rêvez de voler assis ? Ou en position allongée ?

[00:43:26] **Gavin McClurg:** Ouais. OK. Ouais, bien sûr. Tu veux voler comme un oiseau ? Tu veux voler comme un aigle, la tête en avant et le cul en arrière ?

[00:43:38] Quand tu imagines ta vie dans cinq ou dix ans et que tu voles, c'est quoi ta vision ? C'est quoi ton objectif ?

[00:43:52] **Christian Ciech:** Vous avez... des ailes plus faciles et plus sûres ? Surtout après l'accident de l'année dernière ?

[00:44:02] Ce serait bien d'être ici et de pouvoir dire : d'accord, le parachute n'est qu'une option. Aujourd'hui, ce n'est pas une option. C'est quelque chose que vous devez avoir avec vous, mais ce n'est pas nécessaire de l'utiliser. C'est vraiment rare. Ça n'est jamais arrivé. Mais quand ça arrive, il faut... il faut l'avoir. Et donc l'idée est d'avoir des ailes plus

sûres et plus faciles pour voler.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** Et pour vous, est-ce que c'est vraiment important en compétition ou pour progresser, ou est-ce que c'est quelque chose que vous faites juste pour le plaisir ?

[00:44:45] **Christian Ciech:** J'aime toujours autant la compétition et

[00:44:50] c'est une bonne façon de voler, je suppose, parce que c'est agréable et j'aime beaucoup faire des vols cross country. Et même faire quelques vols en soirée, c'est sympa. Mais en compétition, vous avez l'opportunité de partager l'expérience avec des amis. Également pendant un vol cross country, vous pouvez partager l'expérience avec un ami. Mais quand vous êtes en compétition pour un vol cross country, c'est différent. Parce que parfois, l'objectif change. Je veux dire, vous commencez avec la décision d'atteindre un but. Et au cours de la journée, vous voyez que l'objectif n'est pas atteignable ou qu'il y a un meilleur objectif à atteindre. Et vous décidez pour un autre vol.

[00:45:35] Ton ami ne le sait peut-être pas, ou ne te suit peut-être pas. Ou alors il ne veut pas te suivre. Pendant une compétition, tout le monde a un seul et même objectif. Et vous partagez cette expérience. Toute la journée. C'est pour ça que j'aime la compétition.

[00:45:53] **Gavin McClurg:** Quand on regarde en arrière depuis que vous avez appris à piloter, je suppose que comme tout le monde, il y a eu des moments où vous n'étiez peut-être pas aussi motivé. Ça monte et ça redescend, un peu comme nos vols. Comment avez-vous géré les périodes où vous aviez moins de motivation ou de passion, ou quand vous en aviez simplement marre ?

[00:46:19] **Christian Ciech:** Je suppose que c'est une partie naturelle de la vie, une partie naturelle de l'expérience du vol. Alors je dirais qu'il n'y a pas vraiment besoin de se forcer à voler quand on n'en ressent pas le besoin. Je pense que la pire chose que vous puissiez faire, c'est d'être en l'air, pour dire les choses comme elles sont. La pire chose à faire...

[00:46:48] **Gavin McClurg:** c'est d'être en l'air.

[00:46:48] **Christian Ciech:** Le besoin d'être au sol.

[00:46:53] Alors, si vous n'avez pas à le faire parce que vous travaillez ou parce que vous êtes des pilotes d'essai, je dirais de simplement prendre votre temps et d'attendre. Parce que même ça peut être dangereux si vous êtes en l'air et que vous n'avez pas l'esprit, la tête pour voler. Vous n'êtes pas prêt à voler. Alors.

[00:47:16] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a eu une sorte de... je ne sais pas si ce sont les mots qui seraient les plus appropriés en italien, mais après votre chute, après cet accident, est-ce qu'il y a eu une sorte de peur ou de blessure qui a accompagné ça ? Par peur ou blessure, je veux dire, lors des vols suivants, étiez-vous plus... Est-ce que ça vous a pris du temps pour retrouver...

[00:47:38] **Christian Ciech:** Ouais, bien sûr. C'est une sorte de long processus.

[00:47:43] Surtout parce que ça arrive la deuxième fois. Avec une aile normale, avec une configuration standard. Et on comprend que ça peut arriver dans plein de situations différentes. Donc, sans la raison spécifique que j'ai eue la première fois. Et donc, oui, vous êtes un peu plus stressé par des turbulences. Des... Des... Quand vous savez que vous approchez d'un... D'un versant clé d'une montagne, ça va être plus difficile, bien sûr.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Quand j'ai... j'ai eu un podcast récemment avec Wolfgang Seiss. On ne l'a pas encore publié, mais au moment où celui-ci sortira, les gens l'auront entendu. Et il a parlé de sa chute à Elsinore, qui est entièrement filmée. Je... je ne sais pas si vous l'avez vu. Ouais, j'ai

[00:48:37] **Christian Ciech:** vu. C'est

[00:48:38] **Gavin McClurg:** terrifiant.

[00:48:40] Il a dit qu'il lui a fallu environ quatre ans pour s'en remettre vraiment.

[00:48:47] Est-ce que... Est-ce que tu as fait quelque chose de spécifique pour t'aider à... à passer à autre chose ?

[00:48:56] **Christian Ciech:** Non, je pense que le mieux à faire, c'est de voler. Pour la confiance. Il faut retrouver cette confiance. Et ça prend du temps. Et plus on vole, plus c'est facile. Je ne savais pas. Je ne me souvenais pas que ça faisait déjà quatre ans que je travaillais avec Tumble.

[00:49:13] **Gavin McClurg:** Ouais, c'était... j'ai été... j'ai été surpris par ça aussi. Et il a dit que c'était vraiment... Ça fait... Pendant longtemps, il était du genre à mener une comp' ou, tu sais, à très bien se débrouiller. Et puis il y avait un petit truc qui, tu sais, lui donnait un petit coup de boost. Il ne s'en rendait pas compte, mais il se mettait sur une ligne vraiment mauvaise et il atterrissait. Et puis il se retrouvait au sol et se disait : « Mais qu'est-ce que je viens de faire ? Pourquoi j'ai fait ça ? » Tu vois, et il a dit que le genre de turbulences qui, avant, n'auraient même pas été considérées comme telles, ça le faisait juste sortir de l'air, encore et encore. Ouais. Ça a pris vraiment beaucoup de temps pour retrouver confiance. Il a dit que le mieux pour lui, c'était de voler à Valle avec beaucoup d'autres personnes ou de participer à des compétitions où il pouvait voir que, attends une minute, ça ne faisait pas peur à tout le monde.

[00:50:03] Ça ne devrait pas me faire peur. Et ça m'a vraiment aidé de voler avec des amis, avec d'autres personnes.

[00:50:07] **Christian Ciech:** Ouais, je suis d'accord. Quand tu voles seul, c'est difficile d'évaluer si les turbulences que tu rencontres sont trop fortes ou pas. Parce que tu es tout seul et tu ne sais pas si quelqu'un d'autre volerait ou non dans ces conditions. Mais quand tu es en compétition, tu as différentes personnes à observer. Et s'ils restent en l'air, la plupart du temps, pas toujours, il y a parfois des gens vraiment dingues.

[00:50:36] Mais la plupart du temps, on peut rester là aussi. Alors, oui, je suis d'accord. La compétition, voler beaucoup, surtout en compétition, ça fait beaucoup.

[00:50:46] **Gavin McClurg:** Quel genre de vol ? Quel genre de vol vous intéresse le plus maintenant, après toutes ces années ?

[00:50:52] **Christian Ciech:** Pendant plusieurs années, quand j'ai commencé à voler, à travailler ici chez Icarus en 2001, pendant plusieurs années, je n'ai pas eu l'occasion, disons, de voler seul en cross country compétition. Parce que j'enseignais aussi à l'école et que je faisais de la compétition. Donc mes vols étaient des vols d'essai, des vols de compétition. Pour la compétition. Pour le reste, je n'avais pas le temps pour le vol cross country. Mais maintenant je suis motivé pour le vol cross country, surtout avant le tumbling. J'essayais de faire de très bons vols. Maintenant je dois, oui, je dois travailler là-dessus.

[00:51:36] **Gavin McClurg:** Terminons sur une autre histoire d'aigle. Quel est un autre vol qui vous a vraiment marqué ?

[00:51:45] **Christian Ciech:** Côté vol, j'ai eu... une très bonne manche, un vol avec l'Al Explorer, dont je me souviens, parce que les conditions étaient très instables avec un ciel couvert. Les conditions étaient donc calmes et bonnes presque partout. Et on a parcouru quelques dizaines de kilomètres ensemble dans, autour des nuages, et c'était plutôt sympa.

[00:52:20] Et en dehors du pilotage, je suppose que oui, certains dîners après les compétitions sont très, très sympas. Chanter du karaoké avec un ami qui boit, un ami ivre. Et mon père a dit que lors de l'un de ces dîners, c'était les Nationaux italiens en 2004, et que je chantais quelque chose. Je ne m'en souviens plus, quelque chose comme Vagabondo d'un groupe italien. Et il y avait mon père et aussi ma mère. Et mon père a dit : regarde Christian. Il pense qu'il sait vraiment chanter.

[00:53:07] Il ne sait pas chanter ? Si, il sait chanter, il pense vraiment qu'il sait chanter.

[00:53:15] **Gavin McClurg:** Vous avez dû être... Si vous êtes comme moi, vous avez dû être... Je suis complètement ivre. La seule fois où j'ouvre la bouche pour chanter, c'est quand je suis vraiment bourré.

[00:53:24] Christian, merci beaucoup. J'apprécie vraiment que vous ayez pris le temps de partager vos histoires, du moins certaines d'entre elles. Je vous souhaite bonne chance ici. J'espère pouvoir revenir vous voir après la course. Mais merci pour votre soutien par le passé. Et merci, tout simplement. Je vous en suis reconnaissant.

[00:53:41] **Christian Ciech:** Merci beaucoup. Et je vous souhaite le meilleur résultat possible pour la prochaine compétition. Merci

[00:53:48] **Gavin McClurg:** Merci. Merci à vous.

[00:54:18] Merci.

[00:54:31] Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Merci. Tout ceci est possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les différents moyens de le faire.

[00:55:18] Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça très simple et ça vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo qu'on fait et aux petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale. Mais on estime que vous devriez les entendre, donc on ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie et j'espère être un jour en position de pouvoir nous soutenir, mais vous trouverez tout ça sur le site. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté des produits Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus.

[00:56:05] Maintenant, merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. On se retrouve au prochain épisode. Merci.

[00:56:44] Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. On se retrouve au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Christian Ciech fliegt seit über 30 Jahren Gleitschirme. Er erinnert sich daran, wie er seinem Vater beim Fliegen zusah, als er gerade erst vier Jahre alt war. Er besitzt eine ganze Reihe von Trophäen, die seine legendären Wettbewerbsfähigkeiten unter Beweis stellen, darunter 3 Weltmeisterschaftssiege. Christian wurde 1991 Testpilot und Designer für Icaro, eine Position, die er bis heute innehat. In dieser Episode diskutieren wir Wettbewerbsstrategien und die Kunst des Gewinnens, wie man den Himmel liest und die Bedingungen fliegt, die man vorfindet...[more]

Der Beitrag zu Episode 96- Christian Ciech and a life of Hang Gliding erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:25] **Gavin McClurg:** Danke fürs Zuschauen.

[00:00:30] Wir sind in der Icaro-Fabrik mit Christian Check. Manfred war dort und hat an Gleitschirmen gearbeitet. Und ich habe versprochen, dass wir mehr machen werden. Wir werden mehr Hanggleiter-Shows machen, und das ist eine davon. Um ehrlich zu sein, war das aber vor den X-Alps, mehrere Wochen vor den X-Alps. Und jetzt nehme ich diesen Opener nach den X-Alps auf, etwa eine Woche nach den X-Alps. Und ich bin immer noch ziemlich vernebelt. Ich erinnere mich also nicht ganz genau, worüber Christian und ich gesprochen haben. Ich weiß, wir haben über Wettbewerbe und Techniken gesprochen, darüber, in die richtige Verfassung zu kommen, und über viele verschiedene, sehr interessante Dinge. Wir haben das auch in der Icaro-Fabrik aufgenommen. Da ist also ziemlich viel Geräusch im Hintergrund. Die Leute haben gearbeitet und Gleitschirme gebaut, Telefone haben klingelt und so weiter. Aber ich fand das irgendwie passend und cool.

[00:01:15] Es wird also etwas Hintergrundgeräusche geben, aber ich glaube, das wird euch nicht zu sehr stören. Und ja, ich weiß, dass viele von euch mehr über die X-Alps hören wollen. Ich weiß, dass ihr aus dieser Geschichte nur einen kleinen Vorgeschmack bekommt. Und vom Live-Tracking, von dem ich gehört habe, dass es dieses Jahr großartig war. Ich konnte mir das während des Rennens natürlich nicht so oft ansehen. Aber ich habe gehört, es war wirklich klasse. Die haben da einen super Job gemacht. Aber das werde ich für eine andere Show aufheben. Ich arbeite gerade an einem Video mit einigen Highlight-Aufnahmen aus den verschiedenen Tagen. Ich habe ziemlich viel Material gefilmt. An einem Tag bin ich mit Toby geflogen und er hatte eine ganze Videokrew dabei. Die hatten eine Drohne und so einiges. Also warte ich darauf. Ich werde das bald hochladen. Und ich habe einen Blogpost, an dem ich arbeite. Und am nächsten Tag werde ich eine Reihe von Fragen stellen. Und die nächste Show, die wir in zwei Wochen veröffentlichen, wird eine Serie von Fragen sein, so ähnlich wie die Fragen, die ich mit einer ganzen Menge vom Team gestellt habe.

[00:02:07] Ich muss da noch ein paar davon abschließen. Ich spreche heute eigentlich mit Chrigel und Patrick und noch ein paar anderen. Und dann werden wir das zusammenstellen, um ihre Gedanken nach dem Rennen einzufangen. Ich denke, das wird euch richtig gut gefallen. Das ist eine ziemlich unterhaltsame Art, einen Insider-Blick darauf zu bekommen, wie alles abgelaufen ist. Das Rennen war episch. Es war der Wahnsinn. Es war episch hart. Ich glaube, ich habe am Boden 525 Kilometer in 11 und ein paar Tagen zurückgelegt, als es endete. Also ja, ein hartes, schwieriges Rennen, aber für einen großen Teil davon waren die Flugbedingungen großartig. In den letzten Tagen gab es fast keine Flugbedingungen wegen der Hitzewelle, die Europa getroffen hat, und der Stabilität. Also super herausfordernd. Wie immer sehr, sehr lustig. Die letzten paar Tage haben mich total fertiggemacht, als die Hitze einfach alles aus mir herausgesogen hat.

[00:02:57] Aber ja, es ist schön, einfach hier zu entspannen und in Europa zu sein. Ich werde hier für etwas mehr als einen Monat bleiben und eine Reihe von Interviews mit einigen großartigen Piloten hier planen. Also bleibt dran für mehr Highlights aus der Show. Und in der Zwischenzeit genießt bitte diese großartige Unterhaltung mit einer echten Legende, Kristen Cech.

[00:03:34] Kristen, es ist so toll, dich hier in der Show zu haben. Es ist klasse, das hier live in der Factory machen zu können. Ich weiß nicht, ob ich so ausdrucksstark sein werde wie sonst, weil ich total im Jetlag bin, nachdem ich gestern erst aus dem Flugzeug gestiegen bin. Aber fantastisch, dich hier an deinem Platz zu sehen, wo alles passiert. Das ist der Ort. Ich dachte mir, wir... vielleicht... das ist ein lustiger Ort für den Anfang. Wir werden später auf deine Geschichte, deine Wettbewerbe, Strategien und all die Dinge eingehen, über die wir gerade vor der Aufnahme gesprochen haben. Aber ich dachte, es wäre schön, mit einer Fluggeschichte anzufangen. Wenn du an deine Jahrzehnte des Fliegens denkst, von welcher träumst du immer noch nachts? Etwas, auf das du immer noch zurückblickst und das deine Leidenschaft für das Fliegen irgendwie verkörpert?

[00:04:23] **Christian Ciech:** Zuerst einmal möchte ich sagen, dass ich sehr überrascht bin. Du... ich werde... Du bleibst jetzt hier, weil ich dich während der Alaska-Tour und der Rocky-Tour beobachtet habe. Was du da machst, ist einfach unglaublich.

[00:04:40] Meine Geschichte ist zwar ein bisschen einfacher als deine, aber sie war sehr enthusiastisch. Es war eine sehr erstaunliche Geschichte, weil ich einen ganz normalen cross country Flug flog und als ich... ich war bei Belluno. Ich weiß nicht, ob du die Harpyien kennst. Ich schätze, du weißt es, weil... Ja, ja. Sicher. Du kannst Red Bull fliegen. Ich war in der Nähe von Belluno und stieg in eine Thermik auf. Und nach ein paar Sekunden sah ich einen großen Adler, der viel tiefer als ich kam. Ich wusste nicht, dass es ein Adler war. Ich sah nur einen großen Vogel, der in die Thermik kam und anfang zu steigen. Und sobald er mir nahe kam, wurde mir klar, dass es ein Adler war, ein junger Adler.

[00:05:26] Es war ein Adler wegen des weißen Flecks auf den Schirmen. Und anstatt einfach an mir vorbeizufiegen und weiterzugehen, blieb er mit mir in der Thermik und flog nach rechts, nach links, nach oben. Er hat mich einfach nur beobachtet, das war etwas wirklich Seltsames. Und dann passiert etwas Unglaubliches, denn anstatt einfach wegzufiegen, kam er hinter mich, unter meinen Schirm, nur ein paar Meter unter meinen Schirm. Und er kam in meinen Bereich, weil er in den Schirm hineinging, nicht außerhalb der Schirmspitze, sondern einfach unter den Schirm, ein paar Meter darunter. Und er flog auf mich zu.

[00:06:14] Wow.

[00:06:14] **Gavin McClurg:** Ja. Und

[00:06:15] **Christian Ciech:** als es etwa einen Meter war, sagte ich, okay, was mache ich jetzt? Es hat einfach eine Art Schirm gemacht und weggefliegen. Ja. Es ist weggefliegen. Es ist weggefliegen. Wow. Das war wirklich beeindruckend. Wie du sagst, meine Haare. Ja. Ja. Ja.

[00:06:31] **Gavin McClurg:** Ja. Und das war hier in der Nähe.

[00:06:34] **Christian Ciech:** Belluno ist ziemlich weit von hier entfernt, weil ich in Trentino gewohnt habe. Ich komme aus Trentino. Okay. Ich bin in Trentino geboren und habe dort geflogen, mein Zuhause war höher. Das war beeindruckend. Das ist wirklich beeindruckend. Die Geschichte, die mir besser gefällt. Ja.

[00:06:53] **Gavin McClurg:** Wow. Es gab eine Zeit auf Alaska, nachdem Dave gegangen war, und es war schon ziemlich spät am Abend. Ich saß den ganzen Tag auf diesem Startplatz, aber der Wind blies von hinten und es war nicht startbar. Also habe ich den Tag damit verbracht, Steine in meine Schuhe zu werfen und so weiter. Schließlich konnte ich fliegen und hatte einen schönen Flug, vielleicht 40 Kilometer, und dann landete ich und merkte, ich denke, ich kann noch ein bisschen Strecke zurücklegen, weil es auf Alaska nie dunkel wird. Also rannte ich diesen kleinen Hügel hoch und da war ziemlich viel Wind. Ich flog in die Richtung, in die ich wollte. Ich startete und segelte irgendwie am Grat entlang und kam schließlich ein Stück raus und flog nicht weit, 10 Kilometer. Und dann war da ein riesiger Gletscher, massiv. Und ich dachte, oh, ich brauche wirklich etwas Höhe, um diesen zu überqueren, weil die Gletscher okay aussehen, aber zum Landen sind sie nicht gut.

[00:07:39] Es war spät und es gab kaum Thermik. Und ich dachte mir, oh, ich weiß nicht, ich glaube, ich schaffe das nicht. Ich bin einfach nur im Gleitflug unterwegs gewesen. Und dann kam dieser Adler aus einem Baum, buchstäblich genau dort, wo ich im Gleitflug war. Ich hatte ihn nicht gesehen. Und er kam heraus und es war so, als würde er sagen: Okay, komm schon, ich helfe dir. Und ich bekam gerade ein ganz kleines bisschen Auftrieb. Und dann sind wir beide

[00:11:41] **Christian Ciech:** Nein, er ist nicht hier. Er ist nicht da. Ja. Oh, Entschuldigung. Ja. Und er hat aufgehört zu fliegen, als ich angefangen habe. Also das

[00:11:47] **Gavin McClurg:** das war es. Ja. Es hat ihn einfach zu nervös gemacht. Ja.

[00:11:50] **Christian Ciech:** Wir haben nur sehr wenige Flüge zusammen gemacht. Ein paar, wie gesagt, und ja.

[00:11:54] **Gavin McClurg:** Ja. Okay. Und wann hast du es dann ernsthaft angegangen? War das sofort? Warst du einfach fasziniert und total begeistert davon, oder hat das eine Weile gedauert?

[00:12:07] **Christian Ciech:** Es hat nicht lange gedauert. Ich habe so viele Jahre darauf gewartet zu fliegen, dass es natürlich war, dass ich fliegen musste, weil mein Vater schon 13 Jahre geflogen ist, bevor ich anfang. Und zu der Zeit habe ich nur darauf gewartet, dass mein Vater sagt: Okay, du kannst gehen. Und sobald ich 16 war, habe ich den Kurs angefangen und angefangen zu fliegen, und es war einfach: Das ist das, was ich tun muss.

[00:12:36] **Gavin McClurg:** Mm. Mm. Und wie fing das mit den Wettbewerben und allem anderen an? War das einfach die natürliche Entwicklung?

[00:12:44] **Christian Ciech:** Ich würde sagen ja, weil ich mich für cross country Flüge interessiert habe und in meiner Gegend nur wenige Piloten, sehr wenige Piloten, cross country Flüge machten. Und deshalb bin ich oft einfach allein irgendwohin geflogen, ohne jemanden zum Vergleichen. Und sie sagten, auf diese Weise gibt es keine Verbesserung. Also schätze ich, ich musste anfangen, an Wettbewerben teilzunehmen. Und deshalb habe ich angefangen, um mich zu verbessern, um zu lernen. Und soweit ich das verstehe, ist dieser Ansatz für Wettbewerbe immer noch, oder auch jetzt, der beste Weg, wie ich an einen Wettbewerb herangehen kann, denn wenn ich zu einem Wettbewerb mit dem Geist komme, etwas zu lernen, erziele ich normalerweise die besseren, die besten Ergebnisse.

[00:13:41] Mm.

[00:13:42] **Gavin McClurg:** Also werden wir über die mentale Seite des Spiels sprechen, aber wie viele Weltmeisterschaften hast du jetzt gewonnen?

[00:13:50] **Christian Ciech:** Äh, drei. Okay. Zwei mit dem Rigid und eins mit dem Flex. Okay. Und eine Europameisterschaft mit dem Flex. Also

[00:13:58] **Gavin McClurg:** für die Gleitschirmflieger, die zuhören: beschreibe den Unterschied.

[00:14:02] **Christian Ciech:** Die starren Schirme, äh, die, die Klasse 5, die ich fliege. Ich bin geflogen, äh, die werden wie ein Segelflugzeug, ein Standard-Segelflugzeug, gesteuert, aber die Bewegung ist, anstatt, äh, um deinen Körper zu verlagern, bewegst du einfach das Hylon oder den Spoiler. Okay. Äh, und das lässt den Schirm drehen. Also bewegst du deinen Körper nach rechts und der rechte Spoiler, äh, öffnet sich und dann dreht der, der Schirm nach rechts. Beim Flex-Schirm, wenn du die Bewegung nach rechts machst, hast du, ähm, deinen Körper, dein Gewicht geht nach rechts. Und so hast du, ähm, mehr Verformung auf der rechten und auf der linken Seite. Und so hast du die Drehung.

[00:14:46] **Gavin McClurg:** Das ist also eine völlig andere Kategorie, wenn ihr bei den Meisterschaften fliegt – ihr habt die Wahl zwischen Rigid oder Flex. Habt ihr da einen Favoriten?

[00:14:57] **Christian Ciech:** Ja. Den Flex. Den Flex. Ja. Ich fliege den Rigid nicht mehr. Okay. Äh, ich habe ein paar Weltmeisterschaften, einige andere Wettbewerbe gemacht. Äh, ich bin 2002 noch den Rigid geflogen.

[00:15:13] Äh, aber der Markt für Icaro war nicht so interessant. Also haben wir die Produktion des starren Schirms eingestellt. Wir haben zwar auch starre Schirme produziert, aber jetzt produzieren wir nur noch Flex. Und ist

[00:15:26] **Gavin McClurg:** Ist das so weltweit der Fall? Ist es jetzt quasi nur noch Flex?

[00:15:32] **Christian Ciech:** Nein, nein. Die Starrflügel sind nicht die ganze Technologie. Der Markt ist kleiner. Es gibt weniger Piloten. Daher ist es für uns weniger interessant, in diesem Markt präsent zu sein.

[00:15:44] **Gavin McClurg:** Als wir die Show über die Geschichte davon gemacht haben, haben einige der Gäste darüber gesprochen, dass sie das Gefühl hatten, um mehr Leute für den Sport zu begeistern, mehr Zeit damit verbringen

zu müssen, dass diese Gleitschirme, die so angesagt sind, mit hoher Streckung und wirklich Spaß machen, und das Wettbewerbsende. Und Gleitschirme sind für neue Piloten nicht sehr zugänglich, und sie mussten mehr Zeit mit Schirmen verbringen, die Spaß machen, aber einfacher, viel einfacher zu lernen und nicht so gefährlich sind, schätze ich. Aber einladender für die neuen Piloten sind. Wie ist Icaro da vorgegangen?

[00:16:26] **Christian Ciech:** Wir haben eine große Auswahl an Schirmen, weil wir Schirme für Anfänger und für Wettbewerbspiloten produzieren. Und wahrscheinlich gibt es mittlerweile in fast allen Ländern auch Wettbewerbe in der Sportklasse für Piloten, die nicht über so viel Erfahrung wie die Top-Piloten verfügen, sagen wir mal. Daher ist der Wettbewerb im Gleitschirmsport für jeden zugänglich, weil man einen Sportklasse-Wettbewerb sogar mit einem Anfänger-Gleitschirm bestreiten kann. Es gibt also keinen Grund zu sagen, dass man den Wettbewerb nicht bestreiten kann, weil man nicht über die richtige Erfahrung verfügt.

[00:17:11] Und auch beim Gleitschirm-Wettbewerb arbeiten wir ständig daran. Es stimmt zwar, dass sie für jeden mehr oder weniger zugänglich sind, aber wir arbeiten ständig daran, bessere und einfachere Schirme zum Fliegen zu entwickeln. So sind die heutigen Gleitschirm-Wettbewerbe zum Beispiel einfacher als die von 2000.

[00:17:37] Also

[00:17:37] **Gavin McClurg:** Ist das ähnlich wie beim Gleitschirmfliegen, dass es jedes Jahr diese winzigen Durchbrüche gibt und man, um wirklich wettbewerbsfähig zu sein, den besten Gleitschirm des jeweiligen Jahres haben muss? Ich meine, ist das so eine Sache, oder kann man mit einem Gleitschirm von vor vier Jahren überleben und mitmischen?

[00:17:59] **Christian Ciech:** Man kann sagen, dass die Entwicklung beim Angeln – ich freue mich – Schirme sind nicht so schnell wie der Partner. Sagen wir, dass ein Modell vom letzten oder vor zwei Jahren noch wettbewerbsfähig ist. Und jedes Jahr versuchen wir etwas Besseres zu machen, aber ja, es ist ein langer Prozess. Sicher. Ich habe gerade gelesen, dass es eine amerikanische Art zu sagen gibt, um ... es ist der Pfeil. Es ist nicht der Pfeil, aber es ist der Indianer.

[00:18:34] Ich mag es. Aber man muss ein gutes Herz haben. Also ja.

[00:18:38] **Gavin McClurg:** Okay, verstehe. Also, lass uns über den Indianer reden. Gab es in deiner Wettkampfkariere einen Moment, auf den du zurückblickst und der wirklich entscheidend war – so ein Moment, in dem es klick gemacht hat und du dachtest: Okay, ich check das jetzt – oder war es eher ein stetiger Prozess? Es ist immer die Ausbildung, weil ich Wettkämpfe als ziemlich ... du weißt schon, du hast deine Mantras, Disziplin oder was auch immer, um ... aber hattest du so einen Durchbruchmoment, der dir geholfen hat, die Puzzleteile zusammenzusetzen, um das Ziel schneller zu erreichen?

[00:19:20] **Christian Ciech:** Ja, vielleicht. Also, ich war eher ein Pilot, der dazu neigte, für sich allein zu fliegen. Ich habe die anderen beobachtet. Aber sobald ich meine Linie und meine Idee hatte, bin ich einfach in diese Richtung geflogen.

[00:19:43] Und dann wurde mir klar, dass das nicht so gut funktioniert hat. Meistens weiß der Vorführer mehr als du. Also fing ich an, anders zu fliegen. Ich bin mehr mit der Gruppe mitgeflogen, um zu verstehen, was im Laufe des Tages so passiert. Und am Anfang habe ich jeden so schnell wie möglich verlassen und habe von zu Beginn des Fluges auf niemanden gewartet. Jetzt ist das anders. Jetzt versuche ich, durchzuhalten. Ich versuche, während des Fluges bei den besten Piloten zu bleiben. Und wenn es während des Fluges möglich ist, sie zu verlassen, dann versuche ich das, aber das ist etwas, das man für sich selbst entscheiden muss.

[00:20:32] Ich habe nicht versucht, den Vorführer zu verlassen. Es muss die Gruppe sein, die sich wegbewegt.

[00:20:38] **Gavin McClurg:** Wie hast du dich, wie hast du dich angepasst? Soweit ich verstehe, waren sie beim Hanggliding früher sehr klare Startsegmente, aber jetzt haben sie das geändert, um einem wirklich viele Anhaltspunkte zu geben. Und dann sind sie typischerweise, wie mir Gary das erzählt hat, als wir hochgefahren sind, oft nur noch so eine Art Gleitschirm-Ausrüstung. Also

[00:21:04] **Christian Ciech:** Das sind diese...

[00:25:49] Am Ende, wisst ihr, sie gehen zu sehr drüber. Sie gehen, wie ihr gesagt habt, zu sehr auf eigene Faust los. Sie sind nicht, wie Russ Ogden es nennen würde, nicht diszipliniert genug.

[00:26:02] **Christian Ciech:** Ja. Manchmal, wenn man fliegt, wenn man die Kaninchen ist.

[00:26:10] Wenn alles gut läuft, hast du nicht die Wartezeit, die du bei einem Gaggle hast. Manchmal hast du beim Gaggle die Wartezeit, weil jeder, jeder, jeder sich anmeldet. Wenn du oben im Lift bist, warten alle auf die anderen und warten darauf, dass jemand das Terminal verlässt.

[00:26:38] Wenn die Gaggle nicht gut läuft, hast du im Vergleich zum Rabbit viel Wartezeit. Du bist zwar draußen, aber beim Rabbit ist die Wahrscheinlichkeit geringer, das Terminal zu finden, und die Gaggle funktioniert besser. Wenn die Gaggle gut ist und gut funktioniert, geht es sehr schnell. Damit kannst du nicht umgehen.

[00:27:05] Warum, warum sind die Piloten immer die gleichen?

[00:27:11] Es ist schwer zu sagen. Ich meine, sie konzentrieren sich auf das, was sie tun, und ich schätze, gute Piloten sind diejenigen, die die Bedingungen fliegen, die sie vorfinden. Wenn man beim Start in den Himmel schaut und sagt: Okay, heute ist der Tag so, und man stellt sich die Bedingungen vor, die man beim Fliegen des Thermals finden wird. Man erwartet etwas, aber sobald man hier drin ist, sind die Bedingungen vielleicht anders als erwartet. Eine große Erwartungshaltung gegenüber den Bedingungen ist also immer ein Risiko. Man muss sich an die Bedingungen anpassen.

[00:27:56] Nicht umgekehrt. Es funktioniert nicht in die andere Richtung. Man muss die Bedingungen fliegen, die man vorfindet, und nicht die Bedingungen, die man gerne finden würde. Und gute Piloten, ich schätze, haben diese Art von Mentalität. Sie arbeiten, sie kennen die Bedingungen. Sie können den Himmel sehr gut lesen, aber darüber hinaus können sie die Bedingungen fliegen, die sie vorfinden. Ich denke, das ist der Grund.

[00:28:26] **Gavin McClurg:** Wenn du auf deinen Erfolg und das zurückblickst, was du gelernt hast: Gibt es Bereiche, die du studiert hast? Oder die du gelernt hast? Oder in die du wirklich tief eingetaucht bist und die du als fruchtbar empfindest? Zum Beispiel das Studium der Meteorologie, das Lesen von Büchern oder das Finden eines Mentors und das Lernen von ihm? Gibt es irgendetwas, das wirklich heraussticht, in das du wirklich Zeit investiert hast und das Früchte getragen hat?

[00:29:03] **Christian Ciech:** Ja, da habe ich viel Zeit investiert. Besonders am Anfang habe ich viel Material gelesen.

[00:29:11] **Gavin McClurg:** Meteorologie. Meteorologie. Ja.

[00:29:13] **Christian Ciech:** Bücher und auch die Erfahrungen anderer Piloten aus Büchern. Und ich schätze, er hatte die Möglichkeit, am Anfang mit einigen guten Piloten zu fliegen und dann natürlich auch den Wettbewerb.

[00:29:32] Aber sagen wir mal, ich schätze, es ist eher die Mentalität, dass man sich durch den Wettbewerb und die Erfahrung verbessert, das funktioniert gerade für mich jetzt besonders gut.

[00:29:46] Aber ja, natürlich habe ich am Anfang ziemlich viel gelesen.

[00:29:51] **Gavin McClurg:** Hast du irgendwelche Empfehlungen?

[00:29:53] **Christian Ciech:** Oh, alte Bücher. Ja. Ich weiß nicht, ob du finden wirst, oh, okay. Äh, es ist gut. Um, er hat diesen Real-Channel besucht.

[00:30:03] **Gavin McClurg:** Okay. Ist es

[00:30:05] **Christian Ciech:** nicht? Der Name? Okay. Die Sky Visitors, aber ich weiß nicht, ob es eine englische Version gibt. Okay. Ähm, das war schön, weil es die Theorie mit der Praxis, also der Erfahrung einiger Piloten, verbunden hat.

[00:30:24] Linear Westy war ein Buch, das ich am Anfang gelesen habe, aber es war schwer. Ja. Glossar.

[00:30:34] Äh, ja. Und ich habe am Anfang – ich glaube wirklich am Anfang – einige Fotokopien von Piloten aus meiner Region gefunden. Also

[00:30:51] **Gavin McClurg:** Eines der Dinge, Christian, über das ich viel nachgedacht habe, weil ich noch nicht sehr lange Wettkämpfe wie den World Cup geflogen bin. Aber mit den Ex-Helps ist es einfach so zeitintensiv. Ich habe nicht viel Zeit, aber letztes Jahr bin ich ziemlich viele Wettkämpfe geflogen und habe versucht, diesen perfekten mentalen Zustand zu finden – du weißt schon, entspannt genug, aber auch ernsthaft genug. Wo ich morgens Zeit mit der Meteorologie verbringe und in der Luft diszipliniert bin. Aber ich habe persönlich festgestellt, dass mein bestes Fliegen dann ist, wenn ich sehr entspannt bin. Wenn man zu ernst ist, wird man irgendwie angespannt. Und wie macht man das, wie lernt man das? Wie gehst du das an? Und ich weiß, dass das für jeden individuell ist, aber wenn du heutzutage zu einem Wettkampf gehst, wo willst du mental sein und wie kommst du dorthin?

[00:31:47] **Christian Ciech:** Ich brauche eine Reihenfolge. Ich meine, du brauchst eine...

[00:31:51] **Gavin McClurg:** Ordnung, Ordnung. Okay. Du hast eine Abfolge von Dingen, die du tust.

[00:31:55] **Christian Ciech:** Nicht wirklich Ordnung in meinem Kopf. Oh, okay. Wenn ich eine gute Competition abliefe, dann liegt das daran, dass alles in einer guten Reihenfolge abläuft und jede Entscheidung getroffen wird, weil ich vorher etwas Bestimmtes getan habe. Wenn ich keine Ordnung in meinem Kopf habe, läuft alles schief. Ja, so eine Art Verwirrung. Man sagt, wenn ich gut fliege, dann liegt das daran, dass in meinem Kopf eine Art Abfolge funktioniert, und das ist für...

[00:32:35] **Gavin McClurg:** Machst du das? Hast du irgendwelche Vorbereitungen, die du triffst, um da reinzukommen? Oder passiert das einfach so? Nicht wirklich.

[00:32:44] **Christian Ciech:** Hmm. Also körperlich, ja, ich versuche mich körperlich vorzubereiten, weil besonders beim Segelfliegen der körperliche Teil wichtig ist. Sagen wir mal, wenn man die Möglichkeit hat, viel zu fliegen, besonders im Wettkampf, muss man nicht viel mehr tun, aber besonders hier im Winter haben wir keine sehr guten Bedingungen zum Fliegen. Und man hat eine lange Pause, sagen wir mal, man kann fliegen, aber man macht nur so 10 Minuten pro Flug. Also muss man auf den Frühling und den Wettkampf vorbereitet sein, weil es zwar stimmt, dass Segelfliegen nicht wie Laufen oder Radfahren ist, aber der körperliche Teil ist wirklich sehr dominant.

[00:33:33] Das sagen sie. Aber die körperliche Vorbereitung hilft dir, einen klaren Kopf im Flug zu behalten. Wenn du müde bist, kannst du nicht die richtigen Entscheidungen treffen.

[00:33:47] **Gavin McClurg:** Dein Freund und Partner, der hinter uns gerade arbeitet, man for rumor, den ich hoffentlich irgendwann auch hier in der Show dabei haben werde. Und nochmals, ich mag zwar wenig Ahnung von Gleitschirmfliegen haben, aber ich verstehe, dass, wenn es einen Vergleich gäbe – ja, er ist sozusagen der Chrigel in unserer Welt, in deiner Sportart ist er der Typ, den man normalerweise schlagen muss. Was macht er anders? Und wie versuchst du, ihn in der Luft einzusetzen?

[00:34:26] **Christian Ciech:** Oh, es wäre schön, ihn dort einzusetzen. Es ist wirklich interessant. Ich würde sagen, okay.

[00:34:37] Und er ist wirklich kompetitiv, ich schätze, ich bin nicht so kompetitiv. Also, wie ich vorhin sagte, muss man den Wettbewerb als neue Lektionen angehen, nicht als neuen Wettbewerb, weil das für mich nicht funktioniert. Aber für meinen Freund funktioniert es auf diese Weise. Wenn er vorbereitet ist und weiß, dass er vorbereitet ist, ist er wirklich kompetitiv. Und er ist in der Luft sehr cool, sagen wir mal, er weiß, wie er wählen muss. Er weiß, wo er bleiben muss. Es ist eine sehr markante Art zu fliegen.

[00:35:14] **Gavin McClurg:** Hmm.

[00:35:16] Wie verändert das deine Flugtechnik, wenn er bei einem Wettbewerb vor Jahren dabei war?

[00:35:22] **Christian Ciech:** Meine Art zu fliegen.

[00:35:23] **Gavin McClurg:** Ja. Wenn er bei einem Wettbewerb ist im Vergleich zu einem normalen Flug, bist du dir dann in Bezug auf deine Strategie bewusster, wo Manfred steht? Und versuchst du, mit ihm Schritt zu halten? Oder

versuchst du, ihn einfach wie jeden anderen zu behandeln?

[00:35:39] **Christian Ciech:** Nein, natürlich hat man bei diesen Piloten eine besondere Berücksichtigung, aber auch bei einigen anderen Piloten, denn es gibt da noch andere sehr gute Piloten.

[00:35:53] Es kommt darauf an, mit welchen Piloten man fliegt. Natürlich. Aber ja, manchmal sind wir eben nur Menschen. Jeder ist ein Mensch. Und deshalb hat auch Manfred manchmal Fehler gemacht. Sicher.

[00:36:10] **Gavin McClurg:** Ja. Wenn du auf deine Karriere zurückblickst, äh, wenn du all diese Jahrzehnte lang geflogen bist, seit 88, wie du sagtest. Ja. Äh, wenn du die Uhr zurückdrehen könntest zu deinem 16-jährigen Ich, deinem 15-jährigen Ich mit 50 Flugstunden, so ungefähr, welchen Rat würdest du diesem Christian nach all diesen Jahren geben, was eben... äh, alles betrifft, Sicherheit, Rennsport, Studium.

[00:36:40] **Christian Ciech:** Besonders das Lernen – Lernen ist nie genug. Und ich würde ihm sagen, an ein paar Tagen nicht zu fliegen, weil ich in meiner Karriere ein paar Unfälle hatte. Der erste war irgendwie einfach zu bewältigen, sagen wir mal, weil ich ihn zeitlich gut abgepasst hatte, obwohl ich meinen Gleitschirm schlecht eingestellt hatte. Ich hatte zu der Zeit keine Erfahrung und habe die Spannung komplett reduziert. Es war vor nur zwei Jahren, kurz bevor das Topless-Gleiten in die Szenerie, in die Welt des Gleitschirms, kam.

[00:37:30] Und deshalb gab es einen Grund für die Zeit. Ich bin einfach nur gekippt und es war irgendwie einfach, weiterzufliegen. Aber letztes Jahr, als ich zum zweiten Mal gekippt bin, war es anders, weil ich am richtigen Ort war. Sagen wir mal, wir wissen nichts? Es gab keinen starken Wind. Die Thermik war irgendwie normal, sagen wir mal. Das Einzige, was nicht stimmte, war, dass die Wettervorhersage starken Windscherung in der Nähe des Berges vorhergesagt hatte. Aber ihr wisst ja, wir fliegen jeden Tag, das ist stabil.

[00:38:16] Wenn es keinen speziellen Wind gibt, keine besondere Situation, die du als extrem gefährlich einstufst. Also, an dem Tag bin ich einfach abgetrieben, weil es der richtige Ort zum falschen Zeitpunkt war. Ja. Hmm.

[00:38:31] Also würde ich an diesem Tag lieber nicht fliegen.

[00:38:37] **Gavin McClurg:** Meide die schlechten Tage. Hast du deinen Rettungsschirm ausgeklinkt?

[00:38:39] **Christian Ciech:** Ja. Beides.

[00:38:41] **Gavin McClurg:** Beides. Und es hat funktioniert.

[00:38:42] **Christian Ciech:** Das erste hat nicht richtig aufgegangen und das zweite schon. Deshalb führen wir heute dieses Interview. Wirklich? Wirklich. Weil, äh, ihr wisst schon, wenn der Fallschirm nicht funktioniert. Ja. Dann ist nicht viel, äh. Hast du

[00:38:58] **Gavin McClurg:** den Kopf retten?

[00:38:59] **Christian Ciech:** War es ein

[00:38:59] **Gavin McClurg:** war ein Gleitschirm oder ist er runtergefallen? Er wurde zerstört. Er

[00:39:02] **Christian Ciech:** ich war ziemlich tief am Berg, so etwa 250 Meter über dem Boden. Und das Taumeln war einfach sehr, sehr schnell. In der ersten Millisekunde fühlte ich, wie der Griff wegging, aber der Griff, der Steuergriff, war noch in meiner Hand. In der nächsten Millisekunde habe ich nicht gemerkt, dass ich den Griff verloren hatte, aber er war nicht mehr da. Also musste ich sofort den Fallschirm ziehen. Ich hatte keine Zeit zu warten, um zu sehen, ob man irgendwie anders reagieren konnte, weil der Boden zu nah war. Also habe ich den ersten Schirm geöffnet und spürte, dass etwas nicht stimmte, weil ich den Widerstand des Schirms nicht fühlte.

[00:39:53] Und der Gleitschirm versuchte, sich zu drehen. Nach ein paar Sekunden habe ich den zweiten Fallschirm geworfen und er hat sich richtig geöffnet. Aber die Landung war trotzdem ziemlich hart. Ich bin auf den Füßen gelandet.

[00:40:10] **Gavin McClurg:** Dir geht's gut?

[00:40:11] **Christian Ciech:** Ja, mir geht's gut. Aber es war schön, ein paar Tage lang einfach mal spazieren zu gehen.

[00:40:17] **Gavin McClurg:** Hattet ihr schon mal einen Unfall? Seid ihr beim Hanggliden schon mal verletzt worden?

[00:40:24] **Christian Ciech:** Ja, aber nicht wirklich schwer. Nie schwer.

[00:40:28] **Gavin McClurg:** Ist dein Umgang mit Risiko heute anders als vor 10 oder 20 Jahren?

[00:40:40] **Christian Ciech:** Ich schätze schon. Früher war ich an manchen Tagen eher geneigt, etwas mehr Risiko einzugehen, nur weil man weiß, wie schwierig es ist, hart zu werden. Man liegt falsch. Aber jetzt bin ich da etwas konservativer.

[00:41:00] **Gavin McClurg:** Wenn du sagst, dass Manfred wirklich wettbewerbsorientiert ist, definiere das mal. Was meinst du damit? Er will einfach nur gewinnen? Bereitet er sich deshalb anders vor oder geht er die Sache anders an?

[00:41:16] **Christian Ciech:** Er ist kein Pilot, der mit dem zweiten oder dritten Platz zufrieden ist. Wenn er weiß, dass er nicht gewinnen kann, wird er nicht antreten. Ja.

[00:41:26] Er

[00:41:26] **Gavin McClurg:** will einfach nur gewinnen. Wir sollten ihn in die X-Alps bringen.

[00:41:32] **Christian Ciech:** Man muss ihn einfach lassen, schätze ich. Ja.

[00:41:34] **Gavin McClurg:** Ja. Was würdest du den Zuhörern sagen? Wir haben viele Hang-Gliding-Zuhörer, aber wir haben auch noch viel mehr Gleitschirmflieger. Was würdest du denen sagen, wenn sie darüber nachdenken, mit dem Hang-Gliding anzufangen? Was wäre da der... was wäre der Ansatz? Was wäre der...

[00:41:55] **Christian Ciech:** Worauf sie warten.

[00:41:58] **Gavin McClurg:** Nein. Ja. Okay. Das ist gut. Hör auf zu warten. Mach es einfach. Richtig.

[00:42:06] Aber wie wäre denn der beste Weg, um mit dem Hangglitern anzufangen?

[00:42:12] **Christian Ciech:** Es ist eigentlich wie beim Gleitschirmfliegen, schätze ich. Man muss in eine Schule gehen und einen Kurs beginnen. Und was den Gleitschirm angeht, musst du nicht... Du musst dich nicht selbst hetzen. Du musst dich Tag für Tag verbessern, ohne Risiken einzugehen, ohne ständig darauf zu warten, dass deine Erfahrung mit dir wächst. Du musst sowieso nicht irgendwohin rennen. Also...

[00:42:44] **Gavin McClurg:** Was sind... Ich

[00:42:46] **Christian Ciech:** schätze... Mach

[00:42:47] **Gavin McClurg:** es. Ich

[00:42:47] **Christian Ciech:** ich schätze, wenn jemand das machen will, muss er es machen. Ja. Denn wie wir hier gesagt haben,

[00:42:55] du siehst nie einen Adler fliegen, der ein Haus vor sich hat. Tut mir leid.

[00:43:04] Alles klar.

[00:43:09] **Gavin McClurg:** Wenn du...

[00:43:10] **Christian Ciech:** Noch eine... ich habe eine Frage für... für diejenigen formuliert, die mich gefragt haben, warum man Gleitschirm oder Hängegleiter fliegen soll. Und die Antwort ist: Wie träumst du davon zu fliegen?

[00:43:21] Träumst du davon, im Sitzen zu fliegen? Oder liegend?

[00:43:26] **Gavin McClurg:** Ja. Okay. Ja, klar. Willst du wie ein Vogel fliegen? Willst du wie ein Adler fliegen, der rückwärts fliegt, mit dem Hintern nach hinten?

[00:43:38] Wenn du dir dein Leben in fünf, zehn Jahren vorstellst und fliegst, wie sieht deine Vision aus? Was ist dein Ziel?

[00:43:52] **Christian Ciech:** Hast du... einfachere und sicherere Schirme? Besonders nach dem Unfall letztes Jahr?

[00:44:02] Es wäre schön, hier zu sein und zu sagen: Okay, der Schirm ist nur eine Option. Heute ist er keine Option. Es ist etwas, das man dabei haben muss, aber nicht unbedingt benutzen muss. Das ist wirklich selten. Das ist nie passiert. Aber wenn es passiert, muss man ihn... muss man ihn haben. Und deshalb ist die Idee, sicherere und einfachere Schirme zum Fliegen zu bekommen.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** Und wie sieht das für dich in Wettbewerben oder bei der Verbesserung aus – ist das wirklich wichtig oder machst du das nur zum Spaß?

[00:44:45] **Christian Ciech:** Ich mag das Wettkämpfen immer noch und

[00:44:50] Es ist eine gute Art zu fliegen, ich schätze. Denn natürlich ist es schön und ich mache sehr gerne cross country Flüge. Und selbst ein paar Abendflüge sind schön. Aber beim Wettkampf hast du die Gelegenheit, die Erfahrung mit Freunden zu teilen. Auch während eines cross country Fluges kannst du die Erfahrung mit einem Freund teilen. Aber wenn du bei einem cross country Flug im Wettkampf bist, ist etwas anderes los. Weil sich das Ziel manchmal ändert. Ich meine, man beginnt mit der Entscheidung, ein Ziel zu erreichen. Und im Laufe des Tages siehst du, dass das Ziel nicht erreichbar ist oder es ein besseres Ziel gibt, das man erreichen kann. Und du entscheidest dich für einen anderen Flug.

[00:45:35] Dein Freund weiß es vielleicht nicht oder folgt dir nicht. Oder er will dir nicht folgen. Während eines Wettkampfs hat jeder ein einziges Ziel. Und du teilst diese Erfahrung. Den ganzen Tag lang. Genau deshalb mag ich den Wettkampf.

[00:45:53] **Gavin McClurg:** Wenn du auf die Zeit zurückblickst, seit du fliegen lernst, nehme ich an, dass es – wie bei jedem – Momente gab, in denen du vielleicht nicht so motiviert warst. Es kommt und geht irgendwie, so wie wir fliegen. Wie bist du mit den Zeiten umgegangen, in denen du weniger Motivation oder Leidenschaft hattest, oder in denen du es vielleicht einfach nur satt hattest?

[00:46:19] **Christian Ciech:** Ich schätze, das ist ein natürlicher Teil des Lebens, ein natürlicher Teil der Erfahrung des Fliegens. Ich würde also sagen, dass man sich nicht wirklich zwingen muss zu fliegen, wenn man nicht das Bedürfnis dazu verspürt. Ich denke, das Schlimmste, was man tun kann, ist, in der Luft zu sein, um es so zu sagen. Das Schlimmste, was man tun kann,

[00:46:48] **Gavin McClurg:** ist in der Luft zu sein.

[00:46:48] **Christian Ciech:** Die Notwendigkeit, am Boden zu bleiben.

[00:46:53] Wenn man es also nicht tun muss, weil man arbeitet oder Testpiloten ist, würde ich sagen: Behalten Sie sich die Zeit frei und warten Sie ab. Denn selbst in der Luft kann es gefährlich sein, wenn man nicht den Kopf oder den Geist hat, um zu fliegen. Man ist nicht bereit zum Fliegen. Also.

[00:47:16] **Gavin McClurg:** Gab es irgendeine Art von... ich weiß nicht, ob das die richtigen Worte auf Italienisch wären, aber nach deinem Sturz, nach diesem Unfall, gab es irgendeine Art von Angst oder Verletzung, die damit einherging? Mit Angst oder Verletzung meine ich, also bei den nächsten Flügen danach, warst du mehr... Hast du etwas Zeit gebraucht, um wieder zu...

[00:47:38] **Christian Ciech:** Ja, klar. Das ist so eine Art langer Prozess.

[00:47:43] Besonders weil es beim zweiten Mal passiert. Mit einem normalen Gleitschirm, mit einer Standardkonfiguration. Und man versteht, dass das in vielen verschiedenen Situationen passieren kann. Also ohne den spezifischen Grund, den ich beim ersten Mal hatte. Und ja, man ist durch etwas Turbulenzen ein bisschen gestresster. Wenn du weißt, dass du dich einer... einer Schlüsselseite eines Berges näherst, wird es natürlich schwieriger sein.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Als ich... ich hatte vor Kurzem einen Podcast mit Wolfgang Seiss. Wir haben ihn noch nicht veröffentlicht, aber bis das hier rauskommt, werden die Leute den schon gehört haben. Und er hat über seinen Sturz in Elsinore gesprochen, der komplett auf Film zu sehen ist. Ich... ich weiß nicht, ob du ihn gesehen hast. Ja, ich

habe

[00:48:37] **Christian Ciech:** gesehen. Es ist

[00:48:38] **Gavin McClurg:** erschreckend.

[00:48:40] Er sagte, es hat ihn wirklich etwa vier Jahre gedauert, um das zu verarbeiten.

[00:48:47] Hast du... hast du irgendwas Bestimmtes gemacht, um dir dabei zu helfen... das zu überwinden?

[00:48:56] **Christian Ciech:** Nein, ich schätze, das Beste ist es, einfach zu fliegen. Das Selbstvertrauen. Man muss das Vertrauen zurückgewinnen. Und das braucht Zeit. Und je mehr man fliegt, desto einfacher wird es. Ich wusste es nicht. Ich hatte nicht im Kopf, dass ich schon seit vier Jahren mit Tumble zusammenarbeite.

[00:49:13] **Gavin McClurg:** Ja, das war... ich war... ich war davon auch überrascht. Und er sagte, dass es wirklich... Es ist... Lange Zeit hat er so Wettbewerbe geleitet oder, weißt du, ziemlich gut abgeschnitten. Und dann gab es irgendetwas Kleines, weißt du, einen kleinen Ruck. Und er hat es nicht gemerkt, aber er ist einfach auf eine richtig schlechte Linie gegangen und gelandet. Und dann stand er auf dem Feld und dachte: Was zum Teufel? Was habe ich da gerade gemacht? Warum habe ich das getan? Weißt du, und er sagte, die Art von Turbulenzen, die vorher nicht mal Turbulenzen gewesen wären. Es wäre einfach, weißt du, es hat ihn immer wieder aus der Luft erschreckt. Ja. Es hat wirklich ziemlich lange gedauert, um das Selbstvertrauen zurückzugewinnen. Er sagte, das Beste für ihn war, in Valle mit vielen anderen Leuten zu fliegen oder in Wettbewerben zu fliegen, wo er sehen konnte: Moment mal, es erschreckt nicht alle.

[00:50:03] Es sollte mich nicht erschrecken. Und es hat wirklich geholfen, mit Freunden oder anderen Leuten zu fliegen.

[00:50:07] **Christian Ciech:** Ja, da stimme ich dir zu. Wenn du alleine fliegst, ist es schwierig einzuschätzen, ob die Turbulenzen, die du triffst, zu stark sind oder nicht. Weil du alleine bist und nicht weißt, ob jemand anderes unter diesen Bedingungen fliegen würde oder nicht. Aber wenn du im Wettbewerb bist, hast du verschiedene Leute, die du beobachten kannst. Und wenn sie in der Luft bleiben – meistens schon, nicht immer, manchmal gibt es auch sehr verrückte Leute.

[00:50:36] Aber meistens kannst du da auch bleiben. Also ja, da stimme ich dir zu. Der Wettbewerb, viel fliegen, besonders im Wettbewerb, das ist viel.

[00:50:46] **Gavin McClurg:** Was für eine Art des Fliegens? Was interessiert dich nach all diesen Jahren am meisten?

[00:50:52] **Christian Ciech:** Als ich vor einigen Jahren hier bei Icarus anfang zu fliegen, im Jahr 2001, hatte ich über mehrere Jahre hinweg nicht die Gelegenheit, sagen wir mal, alleine zu fliegen, cross country Wettbewerbe. Weil ich auch in der Schule unterrichtet und gewettet habe. Mein Fliegen war also ein Testflug, ein Wettbewerbsflug. Für den Wettbewerb. Für den Rest hatte ich keine Zeit für den cross country Flug. Aber jetzt bin ich motiviert für den cross country Flug, besonders vor dem Tumbling. Ich habe versucht, einige sehr gute Flüge zu machen. Jetzt muss ich, ja, da muss ich noch dran arbeiten.

[00:51:36] **Gavin McClurg:** Lassen Sie uns mit einer weiteren Geschichte im Adler-Stil abschließen. Welche Fluggeschichte ist Ihnen noch besonders in Erinnerung geblieben?

[00:51:45] **Christian Ciech:** Was das Fliegen angeht, hatte ich... eine sehr gute Task, einen Flug mit dem Al Explorer, an den ich mich erinnere, weil die Bedingungen mit bedecktem Himmel sehr instabil waren. Die Bedingungen waren fast überall ruhig und gut. Und wir hatten einige zehn Kilometer zusammen in, um die Wolken herum, und es war irgendwie schön.

[00:52:20] Und abseits des Fliegens, ich schätze, ja, ein Abendessen nach einem Wettbewerb ist sehr, sehr schön. Karaoke singen mit einem trinkfreudigen, betrunkenen Freund. Und mein Vater erzählte, dass wir bei einem dieser Abendessen waren, es war die Italienische Nationalmeisterschaft 2004. Und ich habe etwas gesungen. Ich weiß nicht mehr genau, so etwas wie Vagabondo von einer italienischen Gruppe. Und da waren mein Vater und auch meine Mutter. Und mein Vater sagte: Schau dir Christian an. Er denkt, er kann wirklich gut singen.

[00:53:07] Er kann nicht singen? Er kann singen, er denkt, dass er wirklich gut singen kann.

[00:53:15] **Gavin McClurg:** Du musstest sicher... Wenn du wie ich bist, musstest du sicher... Ich bin ziemlich betrunken. Die einzige Zeit, in der ich meinen Mund zum Singen aufmache, ist, wenn ich richtig voll bin.

[00:53:24] Christian, vielen Dank. Ich schätze deine Zeit und das Teilen deiner Geschichten, zumindest einiger davon, sehr. Und ich wünsche dir hier viel Glück. Ich hoffe, ich kann nach dem Rennen wiederkommen und dich sehen. Aber danke für deine Unterstützung in der Vergangenheit. Und einfach danke, Punkt. Ich weiß das zu schätzen.

[00:53:41] **Christian Ciech:** Vielen Dank. Und ich wünsche dir das bestmögliche Ergebnis beim nächsten Wettkampf. Danke

[00:53:48] **Gavin McClurg:** Danke. Vielen Dank.

[00:54:18] Danke.

[00:54:31] Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Danke. Dass das alles möglich ist. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich oft gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show kommt. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr versteht das. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr dort die Möglichkeiten zur Unterstützung.

[00:55:18] Das geht über patreon.com/cloudbasedmayhem. Wenn ihr ein regelmäßiges Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website machen. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu gestalten, und das gibt euch Zugriff auf das ganze Bonusmaterial, den kleinen Videocast, den wir machen, und die zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen. Aber wir finden, ihr solltet das hören, deshalb stellen wir nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das lebenslang und hoffentlich – und ich bin in der Position, das irgendwann zu können – aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und auf all das Bonusmaterial zugreifen können.

[00:56:05] Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.

[00:56:44] .