

In die Wildnis

Podz-Glidz 74 — Ulrike Jüse

Published	2022-01-21
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/in-die-wildnis-ulrike-juese-podz-glidz-74
Duration	01:15:21
Speakers	Lucian Haas, Ulrike Jüse
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0074-in-die-wildnis-ulrike-juese.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	17 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	22
Show notes	22
Transcript	23
Français	40
Show notes	40
Transcript	41

Deutsch

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

Show notes

Ulrike Jüse lebt und fliegt in Norwegen. Dort hat sie schon die XC-Liga gewonnen. Am liebsten fliegt sie aber einfach nur raus in die Wildnis, weitab der Zivilisation.

Norwegen. Das Land der Fjorde. Das Land der Zuchtlachse. Das Land des Erdöl-Reichtums. Das Land der Strickpullis. Das Land der Skispringer und Langläufer. Aber das Land der Gleitschirmflieger? Das kommt einem in dieser Reihe erst einmal nicht in den Sinn.

Dennoch wird natürlich auch in Norwegen mit dem Gleitschirm geflogen. Und eine der besten Pilotinnen des Landes ist eine Deutsche: Ulrike Jüse. Bei der norwegischen XC Liga stand sie schon mehrfach auf dem Treppchen, 2019 sogar auf dem ersten Platz – overall, also vor allen Männern wohlgemerkt.

Ulrike lebt seit fast 17 Jahren in Norwegen, was sogar zuweilen schon in einem sympathisch-dezenten norwegischen Akzent in ihrer Muttersprache hörbar wird.

Nach Norwegen kam sie wegen einer Promotion als Pharmakologin, vor allem aber der wilden Schönheit des Landes wegen. Denn Ulrike ist durch und durch ein Naturmensch. Ihr kann es im Grunde nicht draußen und abseits von Siedlungen genug sein.

Und so pflegt die 41-jährige viele sportliche Hobbies, mit denen sie in die Wildnis aufbrechen kann: Wandern, Klettern, Eislaufen oder Skitourengehen sind darunter – und eben auch das Gleitschirmfliegen. Das am liebsten ganz allein, im Hike-and-Fly-Stil und auf Biwaktouren ausgelegt.

In dieser 74. Folge von Podz-Glitz erzählt Ulrike Jüse von dieser Leidenschaft. Es geht unter anderem um einsame Flugtouren durch die Wildnis norwegischer Nationalparks und ihre bewusste Routenwahl abseits von Straßen und anderer einfacher Rückkehrmöglichkeiten. Wir sprechen über den Reiz, diese imposanten Naturlandschaften aus dem Blickwinkel unterschiedlichster Sportarten zu erfahren, aber auch ihren Umgang mit den damit verbundenen Risiken.

Ein weiteres Thema ist die Gleitschirmszene in Norwegen, die in manchen Punkten schon etwas anders tickt als in den Alpenländern. Ulrike gibt dabei auch wertvolle Tipps für all jene, die am Ende des Podcasts auch Lust verspüren sollten, mal mit dem Gleitschirm die norwegische Wildnis zu erleben.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Natural Light | Künstler: Chris Haugen

No Copyright Audio Library

Watch & Download: <https://www.youtube.com/watch?v=-U--itxDo5s>

Ulrike Jüse hat in Norwegen schon die XC-Liga gewonnen. Am liebsten fliegt sie aber einfach nur raus in die Wildnis, weitab der Zivilisation.

- Oslo Paragliderklubb (auf Norwegisch, Google Translate liefert gute Übersetzung)

Links:

- auf Facebook: <https://www.facebook.com/ulrikejuese>
- Northernness: <https://www.instagram.com/northernness/>
- Flightlog.org: https://flightlog.org/fl.html?l=1&a=28&user_id=6687&user=Ulrike+J%C3%BCse
- XContest: <https://www.xcontest.org/2021/norway/piloter/detaljer:UlrikeJ>
- Paralogg.se: <https://www.paralogg.se/takeoffs/NO>
- Paraglidingmap: <https://www.paraglidingmap.com/l%C3%A4nder/norwegen>
- Oslo Paragliderklubb: <https://opk.no/>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/01/podz-glidz-74-in-die-wildnis.html>

Transcript

[00:00:08] **Ulrike Jüse:** Immer wieder faszinierend, wenn man weit geflogen ist und irgendwo landet und dann die Einheimischen da trifft, um irgendwie zu trampen oder so und die dann fragen, bist du unterwegs, zu Fuß wandern und so mit deinem großen Rucksack, wo kommst du denn her? Und dann sagst du, ich bin geflogen, ich komme von Oslo und bin gestern da 150 Kilometer von Oslo nach irgendwo, da wo ich gelandet bin, geflogen. Die gucken einen immer ganz groß an. Und wo ist dein Motor? Der Motor ist da oben am Himmel. Das ist die Sonne.

[00:00:50] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Ulrike

[00:01:00] **Ulrike Jüse:** Jüse und

[00:01:02] **Lucian Haas:** Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:07] Norwegen. Das Land der Fjorde, das Land der Zuchtlachse, das Land des Erdölreichtums, das Land der Strickpullis, das Land der Skispringer und Langläufer. Aber das Land der Gleitschirmflieger? Das kommt einem in dieser Reihe erst einmal nicht in den Sinn. Dennoch wird natürlich auch in Norwegen mit dem Gleitschirm geflogen. Und eine der besten Pilotinnen des Landes ist eine Deutsche. Ulrike Jüse. Bei der norwegischen XC-Liga stand sie schon mehrfach auf dem Treppchen. 2019 sogar auf dem ersten Platz. Overall, also vor allen Männern wohl gemerkt. Ulrike lebt seit fast 17 Jahren in Norwegen, was sogar zuweilen schon in einem sympathisch-dezenten norwegischen Akzent in ihrer Muttersprache hörbar wird.

[00:01:51] Nach Norwegen kam sie wegen einer Promotion als Pharmakologin. Vor allem aber der wilden Schönheit des Landes wegen. Denn Ulrike ist durch und durch ein Naturmensch. Ihr kann es im Grunde nicht draußen und abseits von Siedlungen genug sein. Und so pflegt die 41-Jährige viele sportliche Hobbys, mit denen sie in die Wildnis aufbrechen kann. Wandern, Klettern, Eislaufen und Skitouren gehen sind darunter. Und eben auch das Gleitschirmfliegen. Das am liebsten ganz allein im heiligen Land. Es ist in einem Park-and-Fly-Stil und auf Biwaktouren ausgelegt. In dieser 74. Folge von Podz-Glidz erzählt Ulrike Jüse von dieser Leidenschaft. Es geht unter anderem um einsame Fluchtouren durch die Wildnis norwegischer Nationalparks und ihre bewusste Routenwahl abseits von Straßen und anderer einfacher Rückkehrmöglichkeiten.

[00:02:40] Wir sprechen über den Reiz, diese imposanten Naturlandschaften aus dem Blickwinkel unterschiedlichster Sportarten zu erfahren, aber auch ihren Umgang mit den damit verbundenen Risiken. Ein weiteres Thema ist die Gleitschirmszene in Norwegen, die in manchen Punkten schon etwas anders tickt als in den Alpenländern. Ulrike gibt dabei auch wertvolle Tipps, für all jene, die am Ende des Podcasts auch Lust verspüren sollten, mal mit dem Gleitschirm die norwegische Wildnis zu erleben. Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann wäre es klasse, wenn du meine Arbeit daran unterstützt, als Förderer. Das geht ganz einfach und ohne jede Verpflichtung. Wie? Das erfährst du auf der Website meines Blogs Sluglides. Und zwar dort auf der Seite. Natürlich kannst du Podz-Glidz auch einfach weiterempfehlen.

[00:03:25] Mit einem guten Rating auf Apple Podcast oder Spotify, einem Post auf Facebook oder Instagram oder am besten einfach im direkten Gespräch mit deinen Fliegerfreunden.

[00:03:38] **Ulrike**, ich habe in deinem Online-Flugbuch ein bisschen gestöbert und der letzte Flugeintrag, der da zumindest drin ist, der ist vom 31. Oktober 2021. Wird im Winter in Norwegen nicht Gleitschirm geflogen?

[00:03:52] **Ulrike Jüse**: Doch, eigentlich schon. Aber ich bin da sehr selektiv, was das Fliegen angeht. Und ich habe so viele andere Hobbys, die da im Winter das Fliegen einfach mal auskonkurrieren. Also ich wähle dann eigentlich andere Aktivitäten, andere Freizeithobbys, die ich auch habe, die im Winter schöner sind, finde ich.

[00:04:14] **Lucian Haas**: Das wären?

[00:04:15] **Ulrike Jüse**: Ski und Schlittschuhfahren zum Beispiel. Das sind meine Hauptbeschäftigungen neben der Arbeit natürlich da im Winter.

[00:04:22] **Lucian Haas**: Schlittschuhfahren? So richtig Ice-Skating mit schönen Pirouetten drehen und sonst was alles? Oder was ist Schlittschuhfahren für dich?

[00:04:29] **Ulrike Jüse**: Ohne Pirouetten. Schlittschuhfahren hier oben im hohen Norden ist Touren-Schlittschuhfahren.

[00:04:35] **Lucian Haas**: Touren-Schlittschuh.

[00:04:36] **Ulrike Jüse**: Genau, das macht man dann auf Seen oder auf Fjorden oder auf Flüssen. Das ist dann auf Natureis oder auch Black-Eis, wie wir das nennen. Also durchsichtiges, schönes, natürliches Eis, wo man dann sich drauf bewegt. Gerne den ganzen Tag lang sich über einen ganzen See weg bewegt oder einen Fluss entlang oder mehrere Seen dazwischen wandert. Im Prinzip wie Wasserwandern, nur eben auf einer Eisschicht.

[00:05:04] **Lucian Haas**: Du hast gerade Black-Eis gesagt. Genau. Also schwarzes Eis. Ist das wirklich schwarz oder wie hat man sich das vorzustellen?

[00:05:11] **Ulrike Jüse**: Genau, das ist richtig schwarz, wenn es richtig schön neues Eis ist. Also dünnes, neues, durchsichtiges Eis und durch das Wasser unten drunter hat es dann einen schwarzen Anschein. Also das nennt man dann. Black-Eis auf gut Deutsch. Also auch auf Norwegisch oder Schwedisch nennt man das so.

[00:05:28] **Lucian Haas**: Aber man kann schon durchgucken.

[00:05:29] **Ulrike Jüse**: Du kannst durchgucken. Also wenn du an der Strandzone entlang fährst, also wo das Wasser nicht sehr tief ist, dann siehst du auch unten einen Seeboden oder Meeresboden und Steine und Fische und Pflanzen und sowas durchs Eis durch. Das ist komplett durchsichtig. Aber wenn du weiter draußen auf einem See bist, wo es tieferes Wasser ist, dann hat das einen schwarzen, dunklen Eindruck. Auf manchen Seen, die sehr, wo du Gletscherwasser zum Beispiel hast oder sehr, sehr klares Wasser, kann es auch bläulich, blau-grün schimmern. Also das hast du auch einige solche Seen hier in den Bergen, Gebirgsseen.

[00:06:02] **Lucian Haas**: Das klingt sehr magisch irgendwie.

[00:06:05] **Ulrike Jüse**: Absolut. Es ist gar nicht so unterschiedlich vom Fliegen, finde ich immer. Weil es auch im Prinzip, du bewegst dich da durch eine Landschaft und du musst genau wissen, was du machst. Du musst die Bedingungen kennen. Du musst die Techniken können. Du musst das Eis lesen können. Da ist niemand gewesen, der dir jetzt sagt, hier darfst du langfahren, hier ist das Eis dick genug, hier hält es dich. Du musst alles selber machen. Du musst das können und du musst die Risiken bewerten und verstehen. Und dann macht das richtig Spaß. Also wenn du das alles im Prinzip gelernt hast und das beachtest, was man beachten muss, dann ist es richtig, richtig schön. Und auch ganz spezielle Geräusche und Erlebnisse, die eigentlich recht speziell sind für die Aktivität, die du eigentlich nirgendwo anders findest.

[00:06:58] Also wenn du dünnes Eis belastest und auf dem du dich bewegst, Schlittschuh läufst, dann hast du ganz andere Geräusche.

[00:07:04] **Lucian Haas**: Knackt das? Genau,

[00:07:05] **Ulrike Jüse**: das macht Risse, da entstehen Risse und werden Spannungen entlastet. Also Eis ist ja im Prinzip immer unter Spannung. Weil wenn Wasser gefriert, dann erweitert sich das. Das wissen wir alle. Wenn eine

Regenrinne zum Beispiel verstopft oder ein Wasserfass oder irgendwas, dann erweitert sich das. Das Eis hat eine geringere Dichte und ein größeres Volumen als das Wasser, was da vorher war. Und das passiert auch in der Eisschicht. Also das Eis ist unter Spannung. Und wenn du dann dein Körpergewicht darüber bewegst, dann entstehen Risse. Und das sind dann wie so Star-Wars-Geräusche. Ganz fantastisch, wenn du dann auf einem See fährst und hast dann Felswände neben dir, die das reflektieren. Das sind Geräusche, die man woanders eigentlich gar nicht hört.

[00:07:50] Sehr speziell. Und man kann es auch eigentlich fast nicht aufzeichnen. Auf Videos wirkt das alles mehr so metallisch und man muss es erleben.

[00:08:00] **Lucian Haas:** Also es klingt jetzt nochmal magischer, wenn du das jetzt so erzählst. Ist das denn deine Lieblings-Winterbeschäftigung, dieses Schwarz-Eis-Skaten?

[00:08:08] **Ulrike Jüse:** Doch, das hat die letzten Jahre mehr und mehr an Priorität gewonnen eigentlich. Aber auch Skifahren finde ich sehr interessant. Also da Ski außerhalb von Läufen und Alpinanlagen natürlich. Also sich durch die Landschaft per Ski bewegen. Was ja auch hier in Norwegen sehr, sehr schön ist. Weil diese großen Weiten, die da im Winter noch größer und noch weiter werden. Weil im Prinzip große Gelände oder Gebiete im Prinzip nur mit Ski zu erreichen sind. Da ist keinerlei menschlichen Eingriff, die da im Prinzip wehtun. Es gibt so Wege oder Straßen, die da geräumt sind. Also du hast da eigentlich nur Ski als Fortbewegungsmittel. Und das ist sehr, sehr schön auch.

[00:08:50] **Lucian Haas:** Sehr wild.

[00:08:51] **Ulrike Jüse:** Recht wild, ja.

[00:08:54] **Lucian Haas:** Wann fängt dann denn für dich die Flugsaison wieder an, so normalerweise?

[00:09:00] **Ulrike Jüse:** Also ich bin ja am liebsten beim Streckenfliegen. Also meine Lieblingsflugaktivität ist ja da nicht unbedingt Abgleiter oder Hang, Soaring.

[00:09:14] Sondern Thermikfliegen. Strecke, gerne auch Mehrtagestouren. Und da braucht man dann Thermik. Und die fängt ja dann in Norwegen erst recht spät an. Also ich bin ab Ende März bereit, um die ersten Flüge zu machen. Thermikflüge. Aber ich fliege auch gerne mal im Winter mit Ski. Und Abgleiter mit Ski, das ist auch schön. Gehe auch gerne Skitouren, wo ich einen Schirm dabei habe. Für den Fall, dass man irgendwo runterfliegen kann. Weil das gibt ja dann auch ganz neue, schöne Möglichkeiten dafür. Neue Routen, die man mit nur Ski und Klettern zum Beispiel nicht machen kann. Wenn du über irgendwelche Bergseiten runter willst, wo alles vergletschert ist. Große Gletscherspalten und so. Dann könnte man da drüber fliegen. Das ist eine ganz andere Möglichkeit für eine ganz neue Route, die man da machen kann.

[00:10:03] Also ganz ohne Fliegen den ganzen Winter geht auch nicht. Aber jetzt der, das hast du ganz richtig gesehen. Diesen Frühwinter war ein sehr, sehr guter. Sehr seltsames Wetter hier im Norden. Mit sehr viel Wind, ständig neue Fronten. Also es war eigentlich sehr wenige Fenster im Wetter geschehen, die da Möglichkeiten gegeben hätten. Und es war auch eine sehr lange, sehr, sehr kalte Periode. Und wenn es da minus 20 Grad und windig ist, dann hat man eigentlich nicht wirklich Lust, da auf dem Berg zu stehen und die Ausrüstung zu sortieren und dann runter zu fliegen. Es wird dann einfach sehr kalt.

[00:10:38] **Lucian Haas:** Ich möchte gleich mit dir noch ein bisschen intensiver oder ausführlicher über das Gleitschiff reden. Aber erst mal erzähl mal, wie bist du überhaupt als Deutsche nach Norwegen gekommen? Und wie bist du zum Gleitschirmfliegen gekommen?

[00:10:53] **Ulrike Jüse:** Lange Geschichte. Nein, ich mag ja sehr gerne draußen sein. Das ist jetzt schon so ein bisschen angedeutet gewesen, denke ich mal. Also ich mag gerne alle möglichen Aktivitäten, naturnah, Freizeitaktivitäten. Also sei es Wandern, sei es Angeln, Bergsteigen. Klettern, Skifahren. Schlittschuh ist dann später gekommen, natürlich erst hier oben. Das ist ja in Deutschland nicht ganz so ausgebreitet, kann man sagen. Und da ist ja eigentlich Norwegen ein Eldorado für solche Aktivitäten. Und da liegt es ja auch recht nahe, dass man, wenn man so ein starkes Interesse an diesen Aktivitäten hat, dass man dann mal guckt, ja, könnte man vielleicht hier in Norwegen leben? Ja, und dann kam dazu eigentlich, dass ich gerne promovieren wollte.

[00:11:39] Und da muss man ja an einer Universität sein. Und da wäre das ja nicht schlecht, wenn diese Universität da ganz nah an der Natur und an Bergen und solchen Möglichkeiten, dass man das kombinieren kann. Und da gibt es nicht so viele Städte in Deutschland eigentlich, die das zulassen. Und da dachte ich, na gut, Norwegen ist ja eigentlich eine sehr gute Idee. Das probieren wir einfach mal. Dann habe ich mich rundum beworben und habe dann eigentlich eine Doktorandenstelle in Oslo bekommen. Und da bin ich nach Oslo gezogen und dann bin ich hier geblieben. Seitdem. Das ist mittlerweile... Einige Jahre her, 2005 bin ich umgezogen.

[00:12:12] **Lucian Haas:** Also 16 Jahre Norwegen bist du jetzt schon.

[00:12:15] **Ulrike Jüse:** Ja, genau. Kurz nachgerechnet, ja. Das Fliegen habe ich schon vorher angefangen. Ende der 90er Jahre habe ich mit Drachen angefangen im Chiemgau und bin da einige Jahre geflogen, bis ich dann mal nach Neuseeland umgezogen bin. Eine Periode, da habe ich dann im Prinzip aufgehört mit dem Fliegen, weil das alles, mit Drachen umziehen nach Neuseeland, Neuseeland ist nicht ganz so praktisch.

[00:12:39] Und dann war ich nochmal kurz in Deutschland, habe in Rosenheim gearbeitet. Da habe ich dann Drachen weitergemacht. Und wo ich dann nach Norwegen gezogen bin, habe ich ihn auch nicht mitgenommen, weil es auch wieder etwas unpraktisch war. Und gerade hier oben ist ja von der Infrastruktur her mehr anspruchsvoll, mit dem Drachen unterwegs zu sein. Also du hast ja fast keine Liftanlagen, zum Beispiel in den Bergen bist du im Prinzip auf Autotransport oder Muskelkraft angewiesen. Naja. Und dann nach einigen Jahren immer wieder ganz sehnsüchtig an den Himmel geguckt, wenn ich mal jemanden fliegen gesehen habe. Und dann irgendwann ist mir aufgefallen, dass Gleitschirmfliegen ja mittlerweile einige Fortschritte gemacht hat. Und das war dann in 2013 habe ich mich eigentlich dann entschlossen, dass man vielleicht doch mal Gleitschirm probieren könnte.

[00:13:25] Weil die Schirme haben ja um einiges um Leistung gewonnen in dieser Zwischenzeit da. Und auch die Sicherheit hat sich ja um einiges verbessert, sodass man im Prinzip selbst als Drachenflieger dann, den Gleitschirm nicht mehr so als abwegig empfunden hat. Und er hat ja unglaubliche Vorteile.

[00:13:43] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt 2013 war das, da bist du auf Gleitschirm gekommen. Hast du dann das Gleitschirm, da warst du ja schon in Norwegen, hast du dann das Gleitschirmfliegen in Norwegen gelernt?

[00:13:51] **Ulrike Jüse:** Genau, ich habe ganz einfach einen normalen Kurs hier gemacht, einen Anfängerkurs und habe davon ganz vorne angefangen.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Gibt es in Norwegen, ist das genauso organisiert wie in Deutschland? Da geht man also zu einer Gleitschirmschule und muss dann einen A-Schein machen? Und später vielleicht einen B-Schein? Oder ist da das System ein anderes?

[00:14:11] **Ulrike Jüse:** Es ist ein ganz anderes System. Viel weniger strukturiert eigentlich, kann man vielleicht so sagen wie in Deutschland. Also du hast hier keine Schulen, die das organisieren und handeln. Das ist alles kluborganisiert. Das sind Freiwillige, die im Prinzip eine Art Lehrerschein machen. Also da können auch Piloten, die seit einem Jahr ihren eigenen Schein haben können, dann eine Zusatzausbildung machen und können dann neue Piloten ausbilden. Also es ist ein ganz anderes System, als man es in Deutschland gewohnt ist. Und es hat mich so ein bisschen am Anfang mild schockiert, dass das hier so ein bisschen einfacher gehandelt wird. Hat auch seine Vorteile, aber als Deutscher findet man das doch schon sehr seltsam, dass es keine professionellen Ausbilder gibt eigentlich.

[00:15:05] **Lucian Haas:** Das heißt, das sind alles? Das sind alles Clubs. Und du gehst zu irgendeinem Club und sagst du, ich habe gesehen, ihr fliegt hier Gleitschirm, ich möchte das auch mal können. Kann mir das einer von euch beibringen? Und dann sagen die, ja, hier der Ole, das ist unser, der euch das beibringt. Und dann gehst du mal mit dem fünfmal mit und dann weißt du ungefähr, wie es geht? Oder wie geht das dann?

[00:15:24] **Ulrike Jüse:** So kann man es machen, aber die meisten Clubs haben mittlerweile Kurse. Also die haben mehr oder weniger feste Kurspläne, also zumindest die größeren Clubs. Oslo Paraglidersclub ist ja einer der größten hier in Norwegen. Und wenn man in Oslo wohnt, ist es ganz natürlich, da einen Kurs zu machen. Und die haben dann jeden Sommer fünf, sechs Intensivkurse, wo man dann innerhalb von einer Woche einen, wie auf Deutsch heißt das, L-Schein, also diesen ersten Schein, dass du dann im Prinzip selbstständig fliegen kannst danach. Mehr oder weniger selbstständig

in einem Fluggebiet, wo du mit einem Ausbilder eine Tour geflogen bist oder wo ein Ausbilder dir im Prinzip die Stadt - und Landeinweisung gegeben hat. Die musst du haben mit L-Schein und dann darfst du dort fliegen.

[00:16:10] Und wenn du dann, ich glaube, 30 Flüge oder so die Drehe hast, dann bist du im Prinzip ein freier Pilot. Machst noch eine Theorieprüfung und dann darfst du fliegen, wo immer du willst.

[00:16:20] **Lucian Haas:** Wo immer du willst. Heißt das, auch in Norwegen darf man starten, wo man will? Oder ist man da auch festgelegt und es gilt, ja, Startplatzzwang und es gibt halt so typische Club-Startplätze. Und darauf ist man dann beschränkt?

[00:16:33] **Ulrike Jüse:** Nein, du kannst fliegen, wo du willst. Das ist das Wunderschöne hier im Land. Du kannst starten, wo du willst. Du kannst landen, wo du willst. Natürlich haben wir auch ein Luftrecht. Das soll man natürlich einhalten. Also TMA gibt es auch hier oben und Control Areas und so weiter. Also da natürlich nicht. Also das muss man natürlich können. Genauso wie auch in Deutschland. Aber ansonsten, wenn du keinerlei Luftraumsbeschränkungen hast, darfst du starten und landen, wo du möchtest.

[00:17:02] **Lucian Haas:** Welche Gleitschirmflieger gibt es überhaupt so in Norwegen? Nur um mal so eine Vorstellung zu haben. So ungefähr vielleicht. Weißt du ja, so eine Pi mal Daumen Zahl. Oh. Sind das ein paar Hundert, ein paar Tausend? Gute

[00:17:13] **Ulrike Jüse:** Frage.

[00:17:15] Also ein paar Tausend ganz bestimmt nicht. Sagen wir mal ein paar Hundert. Aber das mit einer Prise Salz. Ich weiß es nicht.

[00:17:26] **Lucian Haas:** Und wie viele Clubs gibt es dann so, wenn du sagst, man ist meistens in Clubs organisiert?

[00:17:30] **Ulrike Jüse:** Es sind so in etwa fünf große Clubs und dann viele kleine. Also ein Club kann ja schon einfach eine Handvoll Piloten sein, die dann sagen, wir machen uns unseren eigenen Club. Es ist keine große Community hier. Das ist wirklich sehr überschaubar.

[00:17:45] **Lucian Haas:** Das heißt, du kennst auch die meisten davon. Bisschen übertrieben gesagt.

[00:17:50] **Ulrike Jüse:** Ich würde behaupten, ich kenne die meisten Streckenflieger. Oder ich kenne alle Streckenflieger. Mehr oder weniger.

[00:17:57] **Lucian Haas:** Ja. Okay, dann sag mal, wie viele Streckenflieger gibt es denn in Norwegen?

[00:18:04] **Ulrike Jüse:** Oh, schwierige Frage.

[00:18:07] Durchzählen.

[00:18:10] Tja, sagen wir mal 50 Aktive vielleicht.

[00:18:14] **Lucian Haas:** Das ist so gesehen nicht viel. Das heißt, die aktiven Streckenflieger sind die, die auch in irgendwelchen Streckenflug-Liga mitfliegen. Oder irgendwie sagen, hier, ich stelle meine Flüge auf dem Server ein. Wo man sehen kann. Okay, das sind immer die 50 gleichen Namen, die dort auftauchen.

[00:18:30] **Ulrike Jüse:** Ja, also sagen wir mal 50 bis 100. Das ist ja dann doch wieder. Manche machen dann drei, vier tolle Flüge im Jahr und dann was anderes das restliche Jahr. Oder setzen mal ein Jahr aus und so weiter. Aber die meist Aktiven, die da wirklich um die ersten Plätze kämpfen, sind so etwa 50 vielleicht. Nicht unbedingt um die ersten Plätze kämpfen, aber die halt mit aktiv in diesen Ligas fliegen.

[00:18:57] **Lucian Haas:** Ist es denn besonders schwer in Norwegen auf Strecke zu gehen? Dass das so wenige machen, wenn du sagst, es gibt ein paar hundert Flieger, aber nur 50 gehen quasi dann auf Strecke so. Ist das eine besondere Herausforderung?

[00:19:11] **Ulrike Jüse:** Ja und nein. Ich glaube eigentlich, dass es doch ein bisschen bis vor ein paar Jahren noch recht exotisch war. Aber da passiert gerade was. Also die letzten Jahre sind es einige mehr als vorher, die das überhaupt

vorantreiben. Oder in Erwägung ziehen. Also ich glaube, das ist schon ein gewisser Trend zu sehen, dass es mehr und mehr interessant wird, für mehr Piloten auf Strecke zu gehen. Aber du hast ja auch viele Gebiete, wo es nicht ganz so einfach ist oder nicht ganz so trivial ist, auf Strecke zu gehen durch die fehlende Infrastruktur, kann man sagen. Also wenn du in manche Gegenden reinfliegst, dann weißt du nicht, ob du an dem Tag noch wieder rauskommst oder gar zurückkommst, da wo du angefangen hast.

[00:19:56] Also das ist nicht wie in den alten Jahren. Es ist nicht so einfach, die Strecke zu halten, dass im Prinzip in jedes Tal da eine Straße geht, wo du dich an die Straße stellen kannst und zurücktrempen kannst. Und das gibt dir im Prinzip so eine gewisse Hemmschwelle da für Streckenfliegen. Das schon.

[00:20:09] **Lucian Haas:** Hast du diese Hemmschwelle auch?

[00:20:11] **Ulrike Jüse:** Das Gegenteil. Ich sehne mich dazu, nicht wieder zurückzukommen.

[00:20:19] **Lucian Haas:** Das heißt, du gehst einfach an den Startplatz, startest irgendwo, lässt dich von der Thermik auftreiben und sagst jetzt egal. Ich gehe einfach. Fliegt meiner Nase nach. Egal, ob da unten eine Straße ist oder gar nichts. Also nur Wildnis.

[00:20:34] **Ulrike Jüse:** Das ist das, was ich am liebsten mache, ja. Also an der Straße landen ist eigentlich der schlimmste Abschluss für eine Tour, finde ich. Irgendwo schön im Hinterland versenken, wenn spät am Abend. Das ist das Beste. Zelt aufbauen und bleiben. Am besten da, wo man neu starten kann am Tag danach. Das ist mein Favorit.

[00:20:54] **Lucian Haas:** Über dieses wilde Fliegen sprechen wir gleich nochmal. Eine Frage noch vorneweg. Ich habe ja gesehen, als Streckenfliegerin, die du ja auch bist, nimmst du auch an dieser norwegischen XC-Liga teil. Und das sogar sehr erfolgreich, wenn ich das richtig gesehen habe. Erzähl mal, was hast du da eigentlich schon gewonnen?

[00:21:12] **Ulrike Jüse:** Ich hole ein klein wenig mehr aus. Weil ursprünglich habe ich das Gleitschirmfliegen angefangen, um Hike and Fly zu machen. Um das in meine anderen Aktivitäten einzubauen im Prinzip. Weil das fand ich den größten Reiz da. Dass man auf Berge steigen, klettern kann. Und dann wieder runterfliegen, damit man nicht runterlaufen muss. Weil das runterlaufen, absteigen ist ja immer so der langweilige Teil, finde ich. Habe dann aber ganz schnell herausgefunden, dass eigentlich Thermikfliegen super interessant ist. Dass es im Prinzip noch interessanter ist. Und dann dachte ich, na gut, wenn man das und Zelten oder von Hütte zu Hütte fliegen. Also in Norwegen geht man ja gerne wandern von Hütte zu Hütte. Und gerne auch mit Zelt dazwischen. Und wenn man das mit dem Fliegen kombinieren könnte, das wäre ziemlich genial. Und da dachte ich, na, da muss ich erst mal richtig gut werden im Fliegen. Und um richtig gut zu werden im Fliegen, muss ich erst mal richtig gut werden im Fliegen.

[00:21:58] Und um richtig gut zu werden im Fliegen, muss ich erst mal richtig gut werden im Fliegen. Braucht man ja im Prinzip so einen Anreiz oder Punkte sammeln. Braucht man ja im Prinzip so einen Anreiz oder Punkte sammeln. In solchen Ligas ist immer eine ganz gute Strategie, dachte ich. In solchen Ligas ist immer eine ganz gute Strategie, dachte ich. Na, da habe ich halt das dann irgendwann, wo ich so einigermaßen Strecke gemeistert habe, habe ich mich dann in so eine Liga mit angemeldet. Das war in 2017, kann das stimmen? Das war in 2017, kann das stimmen? 17, 18, 19? Ja,

[00:22:18] **Lucian Haas:** ich glaube 2017 hast du die ersten Erfolge gemacht. Ja, ich glaube 2017 hast du die ersten Erfolge gemacht. Genau, 2017.

[00:22:26] **Ulrike Jüse:** Ja, also das ist gleich die erste Saison eigentlich, wo ich mich in der Liga angemeldet habe. Da war ich dritter und war so, oi, wie, hä?

[00:22:34] Also fast aus Versehen eigentlich, aber das hat ja dann schon doch das Interesse gesteigert, da weiterzumachen.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Dritte der Frauenwertung?

[00:22:44] **Ulrike Jüse:** Nein, Frauenwertung gibt es hier nicht. So viele Piloten sind wir gar nicht. Also wir haben nur eine Wertung. Und das sind alle Klassen und Männer und Frauen alles in einem Sammeltopf. Alles

[00:22:56] **Lucian Haas:** in einem Sammeltopf. Das heißt, es gibt eh nur diese 50 Flieger oder Fliegerinnen und da kann man gar nicht viele Wertungen machen, sondern es gibt dann eh nur eine, in der alle mitfliegen. Werden denn dann da auch die verschiedensten Schirmklassen irgendwie mit einem Faktor gewertet oder fliegt da einer, wenn da ein ENA-Schirm fliegt, dann hat er halt Pech gehabt, leistungsmäßig gesehen?

[00:23:14] **Ulrike Jüse:** Da hast du Pech gehabt. Und wenn du einen kleinen C-Schirm hast und die ganzen anderen haben, alle anderen haben D-Schirme, dann hast du im Prinzip auch Pech gehabt, dann musst du halt besser fliegen. Ganz einfach. Dann

[00:23:25] **Lucian Haas:** verstehe ich richtig, du fliegst einen kleinen C-Schirm. Genau. Und die meisten leistungsmäßig orientierten anderen Streckenflieger in Norwegen fliegen gestrecktere Sichel mit einem D davor. Genau. Dann warst du aber wohl ziemlich gut, weil du hast ja dann 2017, wenn du da schon Dritte warst, ich glaube 2018 oder 2019, irgendwann hast du ja sogar mal diese XC-Liga gewonnen.

[00:23:47] **Ulrike Jüse:** Ja, das war glaube ich mein zweites Jahr in der Liga. Da habe ich dann sogar gewonnen. Das war schön. Wie

[00:23:55] **Lucian Haas:** ist das angekommen, dass da eine Frau plötzlich gewinnt? Oder ist das in Norwegen, wo Frauen viel mehr vielleicht als in, also in den nordischen Ländern, wo Frauen eh auch in der Politik und sonst was viel normaler ist, dass das alles gleich gewertet ist, wird das auch völlig akzeptiert, dass da auch eine Frau unter Fliegern vorne an der Spitze steht? Oder ist das auch in Norwegen noch was Besonderes?

[00:24:18] **Ulrike Jüse:** Also wie das angenommen oder wie das kommuniziert wird, weiß ich gar nicht. Oder wie man darüber denkt, weiß ich auch nicht. Also das war nicht groß, das ist nie ein Gesprächsthema. Aber es gibt wenig, leider auch hier wenig Frauen, die überhaupt Strecke fliegen. Sehr wenig.

[00:24:34] **Lucian Haas:** Das wären jetzt die Streckenflieger. Und wenn du so die Gesamtflieger anguckst, ist da die Frauenquote auch in Norwegen nur so die 10 Prozent, die es auch im Alpenraum so gibt? Oder ist die in Norwegen vielleicht höher?

[00:24:44] **Ulrike Jüse:** Nein, auch das Gleiche. Zu wenig, zu niedrige Frauenquote. Leider, leider.

[00:24:51] **Lucian Haas:** Könntest du da nicht als Beispielfrau mehr Leute anrufen? Leider, leider. Wo verbringst du eigentlich auch diese Anlocken in Norwegen, dann fliegen zu kommen?

[00:24:56] **Ulrike Jüse:** Das hoffe ich ja. Das wäre ja schön, das wäre ein schöner Bay-Effekt.

[00:25:01] **Lucian Haas:** Gehst du denn bei deinen Streckenflügen eigentlich immer alleine fliegen? Oder macht man das dann in Norwegen, dass man viel zusammen fliegen geht? Gerade, weil es auch so eine Wildnis ist, wo man sagt, da will ich mich vielleicht gar nicht so alleine hineinbewegen?

[00:25:14] **Ulrike Jüse:** Ja, das ist schon. Wir verabredeten uns schon zum Starten. Das ist wahrscheinlich auch nicht anders als in anderen Ländern, dass man da im Prinzip meistens so eine Gruppe ist, die dann sich am Stadtplatz trifft fröhlich und dass man dann zusammen losfliegt und viele oder die meisten, würde ich auch fast behaupten, fliegen auch gerne zu zweit oder zu dritt oder in einer Gruppe da zumindest am Anfang oder den ersten Teil oder einen Großteil der Strecke. Ich fliege meistens meine eigenen Dinge. Ich habe irgendwie einen anderen Flugstil und passe da nicht so gut rein und habe so meine eigenen Ideen, wie ich den Tag am besten fliege und setze mich dann eigentlich meistens nach der...

[00:26:01] **Lucian Haas:** Dann erzähl mal, was ist das Besondere an deinem Flugstil?

[00:26:04] **Ulrike Jüse:** Das Erste haben wir ja schon kurz besprochen. Das ist, dass ich einen C-Schirm fliege und dann auch den kleinsten dazu. Also ich bin ein leichter Pilot. Und wir sind ja dann meistens doch langsamer, deutlich langsamer. Das heißt, wenn ich jetzt mit einem D-Schirm mithalten möchte, dann fliege ich vollbeschleunigt den ganzen Tag und das mag ich nicht unbedingt.

[00:26:26] Mich stresst das. Ich merke auch, dass ich mich da nicht mehr so richtig um das Drumherum konzentrieren kann, dass ich im Prinzip nur damit beschäftigt bin, da den Anschluss nicht zu verlieren. Und das mag ich gar nicht. Das stresst mich sehr. Und das nimmt auch so ein bisschen den Fokus. Weg von den schönen Dingen des Fliegens, diesen spielerischen und entdeckenden und dass man im Prinzip seinen eigenen Intuitionen folgt und nicht anderen. Also meistens fliege ich eigentlich alleine. So bestimmt 80, 90 Prozent meiner Flüge fliege ich ganz alleine nach dem Start. Und dann auch natürlich meine Einstellung, dass ich am liebsten weg von Straßen und weg von Tannen...

[00:27:12] ... und rein in Gebiete, wo ich vorher noch nicht geflogen bin oder wo vorher noch niemand geflogen ist. Während viele andere Piloten dann doch mehr den Rennstrecken folgen. Das ist im Prinzip auch hier nicht anders als in den Alpen, dass dann im Prinzip einige Strecken sich besonders da eignen, um weit zu kommen, um viele Kilometer zu machen und viele Punkte zu machen. Und mich ziehen dann doch mehr die abgelegenen Ecken an, die normalerweise keine lang fliegt und wo ich noch nicht lang geflogen bin.

[00:27:42] Also der Kopf braucht irgendwie neue Blickwinkel und neue Aussichten. Also wenn ich eine Strecke vorher schon mal geflogen bin, dann habe ich die gemacht, dann bin ich fertig damit. Dann brauche ich was Neues das nächste Mal. Wenn ich am gleichen Stadtberg stehe, dann will ich eine andere Richtung ausprobieren und was Neues entdecken und nicht nochmal das Gleiche machen. Aber da bin ich, glaube ich, ein bisschen seltsam.

[00:28:06] **Lucian Haas:** Fliegst du dann nie eine Strecke zweimal?

[00:28:08] **Ulrike Jüse:** Also manche Strecken muss man öfter fliegen. Und das allein aus dem Grund, wenn man im Frühjahr anfängt zu fliegen hier oben, also die ersten guten Flugtage, da ist man sehr eingeschränkt durch den Schnee. Und da hast du im Prinzip, also ich fliege ja meistens im Südosten des Landes, da hast du einige Haupttäler, also eigentlich drei, vier Haupttäler. Und da ist dann schon kein Schnee mehr im Tal, aber oben auf den Hochplateaus, die diese Täler voneinander abgrenzen, hast du noch geschlossene Schneedecke. Und du kannst da im Prinzip gar nicht drüber fliegen. Also du bist eigentlich den ersten Monat. Also bis Ende Mai auf jeden Fall bist du gezwungen, den Tälern entlang zu fliegen. Da kannst du nichts anderes machen. Weil sobald du dich davon entfernst, dann geht es nur noch Richtung Landung. Und da landest du im Schnee und da hast du dann echte Probleme.

[00:28:56] **Lucian Haas:** Das wäre dann aber nur das Frühjahr. Im Sommer ist dann der Schnee weggetaut und du kannst weitgehend fliegen, wo du willst. Also musst du jetzt gar keine Rücksicht mehr leben?

[00:29:05] **Ulrike Jüse:** Genauso. Und da fliege ich dann dahin, wo ich gerne möchte. Ich fliege recht viel. Also freie Strecke heißt es auf Deutsch, oder? Also wenn man keine Dreiecke fliegt. Also von A nach B im Prinzip. Und das aus dem Grund, weil ja Norwegen doch recht windig ist. Also Dreiecke fliegen hier. Da bist du oftmals sehr im Gegenwind gefangen. Und es lohnt sich eigentlich, wenn du ein Stückchen wegfliegen willst, eigentlich mit dem Wind zu fliegen. Und dann lasse ich eigentlich meine Strecke vom Wind bestimmen.

[00:29:37] **Lucian Haas:** Das heißt, du steigst auf, hängst dich in den Wind, lässt dich verblasen und guckst dir dabei die Landschaft an.

[00:29:43] **Ulrike Jüse:** Ja. Ich weiß natürlich, wo der Wind hinbläst. Ich habe Wettercheck vorher gemacht. Also ich habe schon eine Idee vorher, welche Windrichtung da ist und was sich da lohnt zu fliegen. Und man muss ja auch, ich meine, Norwegen ist ja nicht so groß. Man muss ja auch im Prinzip den Stadtplatz intelligent wählen. Wenn man weit fliegen möchte, muss man ja den Stadtplatz so weit verschieben, dass man im Prinzip genug Strecke hat, bevor man irgendwo am Meer steht.

[00:30:09] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt solche Flüge machst, dann weißt du, woher der Wind kommt und sowas. Was bereitest du das auch noch anderweitig größer vor, indem du dir auch Wegpunkte setzt? Oder sagst du, nein, das ist ein wildes Fliegen, ein wildes drauf losfliegen. Ich gucke mal einfach, wo es mich hintreibt und dann schaue ich mal, wo ich lande. Und dann muss ich von dort aus mal gucken, wie ich auch wieder zurückkomme.

[00:30:32] **Ulrike Jüse:** Nicht, nein, eigentlich nicht. Weder noch. Ich setze mir selten feste Wegpunkte. Also auf jeden Fall setze ich mir nichts ins Instrument oder irgendwelche Turnpoints oder sowas. Seitdem ich fliege in ein Dreieck und möchte gerne Punkte jagen, dann braucht es natürlich sowas. Aber ich plane schon genau, auf jeden Fall Plan A, Plan B,

vielleicht noch ein Plan C, was der Tag bringen könnte. Weil wir haben ja auch zum Beispiel hier einen Luftraum, der nicht ganz so einfach ist. Man muss sich ja auch um alle diese Luftraumseinschränkungen rumnavigieren und sich da nicht irgendwo in eine blöde Situation setzen, dass du irgendwo landen musst, weil du nicht drumherum kommst. Also das schränkt ja so einiges die Möglichkeiten ein, leider.

[00:31:19] Und dann ist ja auch das Wetter nicht überall ideell an einem Tag. Also man versucht ja dann auch die Route so zu legen, dass du im Prinzip das beste Wetter den ganzen Tag hast oder die beste Thermik durch den ganzen Tag hinweg, auch abends noch und die gleiche Windrichtung. Also es ist schon ein sehr detaillierter Wettercheck, der da, bevor ich überhaupt fliegen gehe, notwendig ist. Also in der Saison. Flugsaison benutze ich sehr viel Zeit für Wettercheck, fast täglich.

[00:31:49] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt fliegen gehst und sagst, okay, ich weiß, wo ich starte, ich weiß, wo mein Wind mich wahrscheinlich in ungefähr hinwehen wird, der Wind wird erträglich sein. Was nimmst du denn, gerade wenn es so in die Wildnis geht, was nimmst du denn da als Ausrüstung dann mit, auch sicherheitstechnisch? Wenn du sagst, das ist ja abseits der Zivilisation, wo du dann teilweise vielleicht da rum bist. Also hast du dann einen InReach, einen Satellitentracker oder sonst was alles dabei? Was gehört für deine Ausrüstung allein aus Gründen der Wildnis, was gehört dazu?

[00:32:22] **Ulrike Jüse:** Also ich habe einen Spot dabei, das ist richtig. Seit einigen Jahren habe ich immer den dabei. Telefon natürlich, auch wenn man ja nicht überall Netz hat, auch wie in den Alpen im Prinzip. Und ich habe immer Übernachtungsausrüstung dabei und genug Essen für zwei, drei Tage eigentlich. Das heißt, ich kann da schon einige Tage unterwegs sein und recht spontan auch mich umentscheiden, wenn das Wetter anders oder der Wind und die Bedingungen anders sind, als der Wetterbericht das vorausgesagt hat. Weil das stimmt ja nicht immer alles, gerade hier oben nicht immer. Also ich habe alles dabei, genug Klamotten und so weiter. Einzige, was man nicht dabei haben muss, ist Wasser. Das gibt es ja überall, wo man landet. Egal, wo man landet, hat man Wasser. Das, was man mithaben muss, ist ein Bier. Das gibt es garantiert nicht, da wo man landet, also wo ich lande.

[00:33:11] Ja, das sind so die Grundausrüstung.

[00:33:15] **Lucian Haas:** Ein Zelt ist dabei? Ja. Ein Schlafsack ist dabei immer? Ja, genau. Das ist so ein ganz kleines Ein-Mann-Zelt, oder wie hat man sich das vorzustellen?

[00:33:22] **Ulrike Jüse:** Genau, das ist ein Zelt, was man auch gleichzeitig als Regenklamotte benutzen kann. Also ein Poncho-Zelt nennt sich das.

[00:33:30] **Lucian Haas:** Und dann hast du halt einen Wanderstock, den du dann zum Aufstellen von deinem Poncho dann nutzt und darunter kannst du dann schlafen. Das

[00:33:39] **Ulrike Jüse:** ist sehr richtig, genauso. Und eine kleine Luftmatratze. Und da hat man im Prinzip... Im Prinzip alles, was man braucht.

[00:33:46] **Lucian Haas:** Bei wie vielen deiner Flügel passiert dir das, dass du das wirklich auch einsetzen musst? Jetzt nicht geplant, weil du sagst, ich will eh zwei, drei Tage mehrere Strecken vielleicht aneinanderhängen, also so einen Hike-and-Fly-Trip machen, sondern wirklich, dass du sagst, ich bin jetzt losgeflogen und letzten Endes musste ich irgendwo in der Wildnis übernachten und bin erst am nächsten Tag oder wann auch immer zurückgekommen.

[00:34:11] **Ulrike Jüse:** Also müssen kommt drauf an, was... Also man kann ja jederzeit... Man kann ja jederzeit die Nacht durchlaufen. Also die Tage sind ja hier so lang. Im Hochsommer wird es ja fast gar nicht dunkel. Also es wird dann irgendwann um elf dämmerig und um zwei fängt es wieder an, hell zu werden. Also im Prinzip kannst du ja... Brauchst du das gar nicht. Du kannst jederzeit, auch egal, wenn du dich richtig mitten in Jotunheimen versenkst, kannst du schon innerhalb von acht Stunden oder so zurückwandern zu einer Straße und dann da zurücktreppen, wenn du das gerne möchtest. Aber ich finde es eigentlich... schöner, da zu bleiben, wo ich lande. Also ich habe es eigentlich nie drauf angelegt. Und außerdem kann man ja auch, wenn man das Land und die Gegenden gut genug kennt und das kann ich mittlerweile, weiß man ja auch, wo man wieder starten kann am nächsten Tag.

[00:35:00] Also eigentlich ist es ja das Schönste, da einfach dort zu bleiben oder auch die Landung so zu legen, dass man weiß, es ist eine kleine Wanderung zum nächsten Startplatz. Oder man landet einfach da, wo man am nächsten Tag starten kann. Das finde ich eigentlich interessanter, als da alles drauf zu setzen, wieder rauszukommen. Es sei denn, klar, wenn man natürlich am nächsten Tag arbeiten muss, man muss zurückkommen, dann muss man das halt machen. Aber das ist noch nie passiert, dass ich eigentlich zurück musste und es nicht geschafft habe oder dass ich da übernachten musste, auch wenn ich es nicht wollte. Das ist mir Gott sei Dank noch nie passiert, nein.

[00:35:38] **Lucian Haas:** Wenn du eine Arbeit hast, die wahrscheinlich von Montag bis Freitag geht, dann hast du immer das Wochenende zum Fliegen. Dann ist aber das, was du da machst, das ist das, was du da machst. Das ist aber der Hauptproblem. Der Hauptflugtag, der Samstag, weil du sonntags immer sagen musst, ich muss irgendwie dann doch wieder zurückkommen.

[00:35:50] **Ulrike Jüse:** Ja, ich habe ja Gott sei Dank eine Arbeit, die recht flexibel ist. Also ich versuche dann schon immer, wenn die guten Flugtage, das sind ja nicht viele gute Flugtage hier oben. Und die richtig guten Flugtage versuche ich dann schon, dass ich die freinehme, auch wenn es unter der Woche ist und dann auch gerne den Tag darauf noch frei habe, damit ich eben die Möglichkeiten habe, das zu verbinden.

[00:36:13] **Lucian Haas:** Jetzt gerade im vergangenen Jahr, also 2021 habe ich gesehen, da hast du auch einige Hike-and-Fly-Touren unternommen und bist dann durch Nationalparks in Norwegen unterwegs gewesen. Darf man da überhaupt ganz normal fliegen in solchen Nationalparks?

[00:36:30] **Ulrike Jüse:** Nicht in allen. Das ist etwas unterschiedlich. Das heißt, es gibt einen Nationalpark, wo das Starten verboten ist und das geplante Landen verboten ist. Also das ist der Rondane-Nationalpark. Das ist wegen den wilden Renttieren dort, die sehr scheu sind. Und da möchte man, also im Ausgangspunkt möchte man Kiten im Winter verbieten. Und da hat der Gesetzgeber Kiten und Paragleiten oder Gleitschirm da im Prinzip in eine Kategorie da reingestellt. Und da ist jetzt leider Gottes zurzeit das Starten verboten. Ansonsten kann man ja dorthin fliegen von woanders und durchfliegen und machen sich das. Und das ist ein sehr guter Ort. Da muss man landen, so ist das erlaubt.

[00:37:16] Aber an allen anderen Nationalparks ist es erlaubt, sowohl zu starten als auch zu landen. Da sind eigentlich keine weiteren Einschränkungen.

[00:37:24] **Lucian Haas:** Das heißt, man kann in einen solchen Nationalpark reisen, dann sagen, ich laufe jetzt hier irgendwo einen Berg hoch und sage, das ist jetzt mein Startberg und dann starte ich dort.

[00:37:33] **Ulrike Jüse:** Ja, genau. Wenn es startbar ist. Norwegen ist ja recht steinig, zumindest auf Bergspitzen ist ja meistens so steinig, dass du gar nicht starten kannst. Und in Norwegen die Baumgrenze auf etwa, also jetzt rede ich von Südnorwegen, das ist ja die Gegend, wo ich am meisten fliege eigentlich, also südlich von Trondheim, da liegt die Baumgrenze auf etwa 1000 Meter und über 1400 in etwa hast du dann eigentlich nur noch Geröll und Stein und Fels. Die höchsten Berge sind auf 2400 und die Täler liegen so im Schnitt, also zumindest im Hochgebirge im Schnitt auf 600, 700 Höhenmeter. Also du hast eigentlich gar nicht so viele Höhenmeter. Das ist eine sehr effektive Starthöhe.

[00:38:17] **Lucian Haas:** Weil man eben aus dem Fels nicht raus kann, man kann nicht bis ganz oben.

[00:38:20] **Ulrike Jüse:** Genau, ein Geröllhaufen.

[00:38:23] **Lucian Haas:** Wie sieht das dann aus, also wonach wählst du dann solche Startplätze aus? Wenn du sagst, ich gehe jetzt in so einen Nationalpark, da war ich vielleicht vorher noch nie, bin da noch nicht gestartet, guckst du dann sowas auch in Google Earth oder sonst was an, wo man sagen könnte, da kann ich vielleicht dann starten, dort wandere ich mal hin und hoffe mal, dass ich dort auch eine geröllfreie Fläche für mich finde?

[00:38:43] **Ulrike Jüse:** Genau. Nun bin ich schon sehr, sehr viele Gegenden zu Fuß gewesen oder per Ski, auch per Ski sieht man sehr gut, wie in Bergen ist ja oftmals alles verblasen, der Schnee verblasen, also du siehst dann schon, ob das sehr steinig ist oder ob da die Mose und sowas rausgucken oder auch im Sommer halt zu Fuß. Also ich kenne ja sehr, sehr viele Gegenden, sehr viele Berge auch von vorher schon und weiß, wie die ausschauen, aber ansonsten Google Earth ist sehr gut, Instagram ist perfekt. Um sowas rauszufinden.

[00:39:18] Im frühen Sommer hat man ja Schneefelder noch, die man benutzen kann, aber die gehen ja dann nicht, wenn du Südwind hast zum Beispiel, dann ist das wieder schwieriger, aber bei allen anderen Wetterlagen kann man auch Schneefelder benutzen. Oder man versucht halt, man geht halt auf gut Glück und weiß, also über so etwa 1400 ist die Grenze, wo man starten kann und wenn man dann einen Startplatz auf 1400 findet, dann ist meistens irgendwo ein kleines Fleckchen mit Mosen, wo man noch den Schirm auslegen kann, aber man muss im Prinzip sehr genügsam sein und auf kleinstem Areal starten können, das ist schon ein Vorteil.

[00:39:52] **Lucian Haas:** Und wie sieht das mit dem Landen aus, wenn du sagst, ich fliege da einfach in die Wildnis hinaus, ist da viel Wald, wo man sagen muss, das ist eigentlich unlandbares Gebiet oder ist es, weil viel Flechten, Mosen, sonstiges niedriges Gebüsch da ist, wo man eigentlich sagen kann, man könnte fast überall dort dann landen, wenn es einen in welcher Form auch irgendwie dann dort absetzt?

[00:40:11] **Ulrike Jüse:** Naja, das kommt auch wieder ganz darauf an, wo du bist und wo du landest, in welcher Region in Norwegen, das ist ja doch sehr unterschiedliche Geografie und Topografie von Landsteil zu Landsteil. Östlich der Hauptgebirge im Prinzip, so östlich von, ich weiß nicht, ob der Jotunheimen ein Begriff ist, also du hast ja ganz Südnorwegen ist im Prinzip, kann man ganz grob einteilen, in Westland, also das typische Fjordland, was man dann auf den ganzen Reklameplakaten sieht, also wo du die Fjorde hast und schöne Berge. Und dann hast du den Osten des Landes, das ist dann mehr Hochebenen mit U-Tälern bis hin zum Flachland und zwischen Ost und West hast du im Prinzip ein Hochgebirgsgebiet, was so die Wetterscheide zwischen West und Ost bildet.

[00:41:00] Und in der Gegend hast du halt relativ hochgelegene Täler, die bis zu über der Baumgrenze liegen und da ist teilweise gut landbar und teilweise Geröll fällt ohne Ende. Wo du eigentlich gar nicht landen kannst, also entweder oder.

[00:41:17] Während östlich von diesen Gebirgen doch meistens auch Täler mit Landwirtschaft, Feldern oder Wäldern hast, niedriger gelegene Täler, wo es sehr, sehr einfach ist zu landen, also meistens sehr, sehr einfach ist, was zu finden. Während im Westen ist ja dann die Fjordlandschaft und da hast du dann Wasser im Talboden, also im Fjord landen ist keine gute Idee und viele Ecken dort sind auch sehr anspruchsvoll, um Landungen zu finden.

[00:41:45] **Lucian Haas:** Das heißt, dein Lieblings - oder wahrscheinlich auch Hauptfluggebiet ist dieses Mittelgebiet, wo du sagst, in den Bergen, wo man dann am besten dort fliegen kann.

[00:41:52] **Ulrike Jüse:** Ja, für Streckenfliegen ist eigentlich der Osten das Beste, weil es doch um einiges trockener ist. Also das ist oft im Regenschatten, die ganzen Fronten, die da reinkommen vom Westen, die regnen sich im Westland ab und auch zum großen Teil im Hochgebirge, wo sich die Wolken stauen. Ja, das ist ein sehr guter Punkt. Dann hinter dieser Wand im Prinzip hast du doch die ganzen trockenen Gebiete mit den Hochebenen. Da ist schon vom Streckenfliegen her die besten Bedingungen und die längste Saison vor allem. In dem Hochgebirgsgebiet hast du eine sehr, sehr kurze Saison. Also das fängt dann irgendwann im Juli an und hört Ende August auf. Sehr, sehr kurz.

[00:42:37] **Lucian Haas:** Du hast jetzt gerade schon oder vorhin mal diesen Begriff oder den Namen Jotunheimen genannt als ein Nationalpark. Wo du auch so eine Hike-and-Fly-Tour gemacht hast. Erzähl mal ein bisschen über so eine Tour. Was sieht man da, wenn du da fliegerisch unterwegs bist?

[00:42:54] **Ulrike Jüse:** Jotunheimen ist ja eine ganz alpine Gegend. Gar nicht so unterschiedlich von Alpengegend, wenn man davon absieht, dass die Täler nicht erschlossen sind. Also du hast keinerlei Straßen oder Infrastruktur in den Tälern in der ganzen Gegend dort. Es ist etwa eine Streckung von 50 mal 50 Kilometer vielleicht die Dreiecke. Das Gebiet, höchste Berg ist auf 2490 die Dreiecke. Ich bin dort sehr viel gewesen, sowohl zum Klettern als auch zum Wandern und Skifahren. Also ich kenne die Gegend eigentlich sehr gut von vorher schon. Aber geflogen bin ich dort vorher, also vor dem letzten Sommer eigentlich kaum.

[00:43:41] Also ich habe mal so ein paar kleine Abstecher. Ich habe da reingemacht oder so gestreift im Prinzip, so die Außenbezirke. Und das hat auch eigentlich kein anderer weiter groß gemacht. Also wenn du dir mal so diese Heatmaps anguckst, das ist so ein Riesengebiet, was im Prinzip keine Linien drin hat von anderen Streckenfliegern. Das hat mich dann also schon immer, schon seit Jahren hat mich das gereizt, da mal reinzufliegen. Es sind aber wenige Tage im Jahr, wo das wirklich geht. Und letztes Jahr war eigentlich ganz fantastisch. Das waren zwei verlängerte Wochenende. Also gerade auch Wochenende, die da wirklich spitzen Bedingungen hatten mit kaum Wind, richtiger Hochdruck Ende

August, wunderschöne Thermik. Eigentlich die perfekten Bedingungen, um da reinzufliegen. Und da hatte ich auch dann zwei Biwaktouren da gemacht.

[00:44:30] Und das ist eigentlich ganz fantastisch, da an Bergspitzen vorbeizufiegen und an solchen Strecken oder solche Kletterstrecken, die man da vorher schon geklettert ist, an Bergspitzen mal hochgeflogen. Wenn man da rüber gelaufen ist und Ski gefahren ist, da drüber zu fliegen, das ist schon sehr, sehr speziell, wenn man das das erste Mal macht und weiß, dass auch noch nie jemand anders drüber geflogen ist. Mit Gleitschirm, das ist schon sehr schick.

[00:44:55] **Lucian Haas:** Was reizt dich so an diesem Wildnisfliegen oder wirklich zu sagen, ich war hier die Erste und so? Was zieht dich dorthin?

[00:45:06] **Ulrike Jüse:** Nicht unbedingt, dass ich die Erste bin. Ich bin mehr so dieser Entdeckerdrang, den ich vorhin schon genannt hatte, dass ich sehr gerne Landschaften auf verschiedene Art und Weise entdecken möchte. Ich finde das ein ganz anderes Erlebnis, wenn man da per Ski unterwegs ist und dann ein Jahr später da durchfliegt, weil es gibt ganz andere Eindrücke. Man sieht die Landschaft von einem anderen Blickwinkel ganz natürlich und man benutzt im Prinzip die Bedingungen, die die Natur einem gibt, um sich da durchzubewegen. Also ist da Schnee, kann man den dazu benutzen, per Ski durchzufahren, legt Eis auf den Seen, die sie da durchziehen und man beherrscht das Schlittschuhfahren dadurch. Dann kann man das machen und beherrscht man Fliegen zu einem gewissen Niveau.

[00:45:55] Dann kann man da durchfliegen und im Prinzip die Landschaft dadurch erkunden auf eine ganz andere Weise. Oder kann man, wenn man klettern kann und das beherrscht, klettern ohne Bohrhaken, ist ja das Klettern in Norwegen, dann kann man das auf diese Weise erkunden. Und für sich erforschen und entdecken. Das ist eigentlich das, was ich an all meinen Aktivitäten, die ich mache, so schön finde, dass man das im Prinzip auf, man bewegt sich nicht auf irgendwelchen menschengeschaffenen Anlagen, also solche Liftanlagen zum Beispiel oder Kletteranlagen oder so, dass man im Prinzip das Handwerk selber beherrscht und die Bedingungen versteht und die ganze Theorie umsetzt und im Prinzip,

[00:46:43] die Natur, ach, wie kann man das auf Deutsch sagen?

[00:46:51] Du

[00:46:52] **Lucian Haas:** würdest es auf Norwegisch, sag es einfach mal auf Norwegisch, vielleicht fällt es dir dann ja auf Deutsch noch wieder ein.

[00:46:56] **Ulrike Jüse:** Ja, auf Norwegisch ist es viel einfacher, sich im Prinzip im Einklang mit der Natur von A nach B zu bewegen. Das finde ich eigentlich sehr schön, diesen Reiz, der selber verantwortlich zu sein, sich durch eine Landschaft zu navigieren und Entscheidungen zu treffen. Und die gegebenen Bedingungen zu verstehen und zu benutzen, da im Prinzip, um sich durchzubewegen. Das ist so der Reiz von den ganzen Aktivitäten. Das muss nicht unbedingt Fliegen sein, das kann gerne eine andere Aktivität sein.

[00:47:27] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt mal diese verschiedensten Aktivitäten vergleichst, die du da machst, was findest du für dich das Reizvolle dann am Fliegen, beim Erkunden von solchen Landschaften?

[00:47:41] **Ulrike Jüse:** Das ist eine schwierige Frage. Aber Fliegen ist ja faszinierend. Und das finde ich, und das denke ich mal, finden die meisten, dass Fliegen faszinierend ist, dass man im Prinzip mit einem Nylontuch sich in Warmluft nach oben bewegt, um sich dann weiter nach vorne zu bewegen, bis man die nächste Warmluft findet. Also das ist so viel angewandte Theorie eigentlich, so viel mehr als bei anderen Aktivitäten. Fliegen ist ja im Prinzip ein Traum der Menschheit, oder? Schon als Kind, wenn man dann die Drachen da irgendwo im Gebirge gesehen hat, dann so, oh, fantastisch, das ist ja fast übernatürlich, dass das überhaupt so ist. Und ich glaube, die Faszination, die hat man immer, die wird man gar nicht mehr los, wenn man es einmal probiert hat. Dass es funktioniert und dass es so gut funktioniert, dass man sich damit so weit transportieren kann.

[00:48:30] Immer wieder faszinierend, wenn man weit geflogen ist und irgendwo landet und dann die Einheimischen da trifft, um irgendwie zu trampen oder so, und die dann fragen, bist du unterwegs, zu Fuß wandern und so, mit deinem großen Rucksack, wo kommst du denn her? Und dann sagst du, ich bin geflogen, ich komme von Oslo und bin gestern da. 150 Kilometer von Oslo nach irgendwo, da, wo ich gelandet bin, geflogen. Die gucken einen immer ganz groß an,

wie jetzt, mit dem, und wo ist dein Motor? Der Motor ist da oben am Himmel, das ist die Sonne.

[00:49:01] Und das ist einfach, also für uns ist das mittlerweile fast normal, weil wir das, weil wir wissen, wie es funktioniert. Man denkt nicht mehr so groß drüber nach, aber wenn man wirklich mal drüber nachdenkt, ist es ganz schön faszinierend, dass das funktioniert, dass man das machen kann. Ja, einfach so.

[00:49:18] **Lucian Haas:** Ich stelle mir vor, dass du wahrscheinlich, wenn du Skitouren gehst oder wenn du deine Schlittschuhtouren machst und da wandern oder klettern gehst, dass du das auch häufiger in Begleitung mit anderen machst. Klettern ist ja auch häufig, dass man sich gegenseitig dann absichert und sonstiges. Fliegen ist dann aber etwas, wo du sagst, das mache ich eigentlich komplett alleine, auch weil wir vielleicht am selben Startplatz starten, aber ich bin dann ganz schnell auf meinen eigenen Routen unterwegs, die anderen sind viel schneller und ich will mein eigenes Ding machen und sonstiges. Was du da gesagt hast. Inwieweit ist es dieses Alleine-Sein in einer solchen Wildnis, ist das für dich ein Hochgenuss und inwieweit empfindest du dabei auch manchmal Angst?

[00:49:57] **Ulrike Jüse:** Keine Angst, nur Genuss. Eigentlich, ich mag das sehr, sehr gerne. Ich mag auch sehr gerne ansonsten alleine unterwegs sein. Mache ich zwar nicht, nicht immer. Und manche Aktivität, also Schlittschuhfahren zum Beispiel, die Sicherheit baut darauf, dass man nicht alleine unterwegs ist. Und da sind wir auch relativ streng. Beim Touren-Schlittschuhfahren fährt man nicht alleine. Aus sicherheitsmäßigen Gründen. Sowohl Ski als auch Wandern zu einem gewissen Teil klettern, mache ich sehr, sehr gerne alleine. Klettern natürlich, wenn man selber sichert, braucht man jemanden, der das Seil am anderen Ende hält. Da macht man auch nicht alleine. Aber ich mag ja auch sehr gerne mittlerweile in den alten Via Ferrata gehen.

[00:50:42] Das mache ich dann auch sehr gerne alleine. Wenn da schon mal eine Einrichtung ist, die ich benutze, das ist eigentlich eine der wenigen Aktivitäten, die ich mache, wo andere was vorbereitet haben und eine sogenannte Anlage in den Bergen gebaut haben. Aber die nutze ich dann auch gerne. Ich mag eigentlich sehr das alleine unterwegs sein. Und weil es im Prinzip, wie ich eben schon gesagt habe, dass man seine eigenen Entscheidungen trifft. Man ist mehr auf sich gestellt und man beobachtet die Bedingungen, alleine, navigiert alleine. Man muss im Prinzip alle sein können, da alleine anwenden und die richtigen Entscheidungen alleine treffen. Das finde ich eigentlich sehr interessant. Und auch einfach, dass da abends alleine vorm Zelt sitzen oder am Feuer sitzen, in seinen eigenen Gedanken hängen.

[00:51:34] Weil also gerade, wenn du den ganzen Tag geflogen bist, dann ist dein Gehirn auf Hochtouren. Und die ganze Zeit ist ja wie ein Schachspiel im Prinzip. Du bist ja hoch angespannt, denkst Strategie, Sicherheit, Bedingungen, Schachspiele. Stimmt es immer noch? Ist das so, wie ich gedacht habe? Stimmen die Prognosen? Oder ist irgendwas anderes? Du bist so angespannt den ganzen Tag, erlebst zu viel. Und das dann abends zu verarbeiten, finde ich eigentlich schon sehr schön, das alleine zu machen. Auch wenn es wiederum auch sehr schön ist. Aber anders, wenn man eine Strecke zu zweit geflogen, zu dritt, dass man dann sich da gegenseitig austauscht. Aber es ist anders einfach, wenn man zu zweit oder zu dritt landet. Haben wir dieses Jahr auch gemacht. Wir haben den Einflug dieses Jahr durch Jotunheimen in die letzte Tour sind wir sogar zu viert geflogen.

[00:52:19] Das passiert mir sehr selten. Aber das war auch sehr schön, dann da abends zu viert jeder vor seinem kleinen Einmannszelt zu sitzen und in die Berge zu gucken und dann den Tag nochmal zu besprechen. Das ist auch sehr, sehr schön. Abwechslung.

[00:52:37] **Lucian Haas:** Wenn du da jetzt irgendwo in der Wildnis landest, jetzt könnte es ja mal passieren, dass du wirklich Pech hast und dich irgendwie an dem kleinen Geröll da vertrittst, oder sonst etwas passiert. Und jetzt bist du alleine unterwegs. Ist dir sowas schon mal passiert, dass du wirklich da irgendwo in der Wildnis saßt und sagst, Mist, ich komme jetzt aus eigenen Kräften hier nicht wieder raus?

[00:53:00] **Ulrike Jüse:** Ja, das ist mir einmal passiert. Das ist auch schon eine Weile her.

[00:53:06] Also normalerweise denke ich nicht so viel drüber nach. Auch jetzt nicht, selbst nachdem mir so ein Unfall passiert ist. Aber da war das tatsächlich so, dass ich auch eine harte Landung hatte. Mittlerweile vier, fünf Jahre her. Vier Jahre her. Und habe dann auch sofort gemerkt, dass ich hier besser nicht aus eigenen Kräften rauskommen sollte und musste Notruf absetzen. Damals noch ohne Spot, also ohne Satelliten-SOS-Knopf. Das war auch der Wendepunkt, wo ich gesagt habe, ich brauche doch so ein Ding, weil mein damaliges, nicht Smart-Telefon hatte einen so einen

kleinen Balken, der mal kam und mal ging.

[00:53:51] Also auch eine sehr unkünstige Stelle. Aber Notruf ging noch zur Notzentrale. Und die haben dann auch einen Helikopter geschickt.

[00:54:01] Und der hat es auch gefunden.

[00:54:04] Das ist schon eine seltsame Situation da. Da ganz alleine irgendwo. Da wusste auch keiner, wo ich war. Also zu der Zeit bin ich auch ganz ohne Tracking geflogen. Ganz alleine geflogen. Alle anderen, die an dem Tag gestartet sind, sind nicht da. Die sind wo ganz anders hingeflogen. Hat auch niemand auf Funk mehr. Und war da komplett im Prinzip alleine. In der Wildnis sozusagen.

[00:54:26] Aber ist gut gegangen.

[00:54:28] **Lucian Haas:** Was ist dir da passiert? Ich meine, der Heli musste dich rausfliegen?

[00:54:32] **Ulrike Jüse:** Ja, genau.

[00:54:33] **Lucian Haas:** Du warst eigentlich nur eine missglückte Landung.

[00:54:37] **Ulrike Jüse:** Oder bist

[00:54:38] **Lucian Haas:** du anderweitig wirklich noch abgestürzt? Naja,

[00:54:40] **Ulrike Jüse:** es war eine Notlandung, die halt mit Strömungsabriss und dann aus etwa 10 Meter auf den Rücken. Und das geht meistens nicht ganz so gut aus.

[00:54:49] **Lucian Haas:** Und dann wurdest du behandelt wahrscheinlich im Krankenhaus. Und das wurde stabilisiert und sonst was.

[00:54:54] **Ulrike Jüse:** Ja, genau.

[00:54:55] **Lucian Haas:** Hast du aber keine bleibenden Schäden davon behalten?

[00:54:57] **Ulrike Jüse:** Nein, Gott sei Dank nicht. Das ging sehr gut. Also ich habe wirklich Glück gehabt. Das war zwar ein instabiler Bruch, aber die haben das schön zusammengeschraubt. Hat alles gut geklappt und gut verheilt. Und merke davon nichts mehr. Bin auch dann nach zwei Monaten wieder in der Luft gewesen und weiter geflogen.

[00:55:19] **Lucian Haas:** Wie machst du das, dass dich so ein Unfall, was ja dann schon, gerade wenn man da irgendwo in der Wildnis liegt und sagt, ich bin jetzt hier wirklich hilflos und wirklich auf fremde Hilfe angewiesen, um hier überhaupt wieder rauszukommen. Wie hast du das gemacht, um da jetzt im Kopf nicht eine Sperre einzubauen, die sagt, du fliegst da nicht mehr in solche Wildnisgebiete hinein. Du traust dich ja noch voll dazu. Also wie hast du das geschafft, das zu überwinden? Es gibt ja einige Flieger oder Fliegerinnen, die nach solchen Erlebnissen, dann sich gar nicht mehr trauen zu fliegen und sagen, ich habe dann immer Angst, habe da eine Sperre und macht auch gar keinen Spaß eigentlich mehr dann.

[00:55:57] **Ulrike Jüse:** Etwas Bedenken hatte ich da, bevor ich wieder fliegen war. Wie werde ich darauf reagieren? Weil das weiß man ja, dass man weiß nie, wie man auf sowas reagiert. Also das hätte ja sein können, aber habe ich eigentlich nie. Der Gedanke ist mir beim Fliegen nicht im Kopf, überhaupt gar nicht im Kopf. Ich habe keinerlei, Zweifel, dass ich so öde wie auch es nur möglich ist, fliegen gehen möchte.

[00:56:26] Vielleicht auch, weil ich weiß, dass ich einen Spot dabei habe, kann schon sein.

[00:56:31] Aber höchstwahrscheinlich ist es mir einfach so wichtig, dass ich im Prinzip die Prioritäten damit abgestimmt habe. Es ist mir zu wichtig, um es nicht zu machen.

[00:56:40] **Lucian Haas:** Der Reiz der Wildnis überstimmt alles andere, was du da noch hast.

[00:56:47] **Ulrike Jüse:** Ich schätze mal, das ist der Hauptgrund, und ja.

[00:56:50] **Lucian Haas:** Wenn man jetzt als deutscher Pilot sagt, du, das klingt so toll, was die Ulrike da erzählt, ich möchte auch mal in diese Wildnis von Norwegen reisen und da fliegen gehen. Würdest du das empfehlen? A und B, wenn da jemand hinkommen soll, was sollte er können und worauf muss er auf jeden Fall achten?

[00:57:09] **Ulrike Jüse:** Wo fangen wir an? Viel Zeit mitbringen. Ich habe ja angedeutet, dass man, es sind nicht allzu viele, also es kommt darauf an, was man fliegen möchte. Möchte man, wenn man Strecke fliegen, unbedingt viel Zeit mitbringen, weil es sind, manchmal gehen da drei, vier Wochen und du hast keinen vernünftigen Streckenflugtag dabei. Du kannst auch Glück haben und hast dann fünf, sechs in einer Woche. Weiß man halt nie. Das Wetter ist so wechselhaft. Wenn man sagt, in den Alpen wechselt das Wetter schnell, dann geht das noch schneller hier oben. Also man muss sehr, sehr gute Wetterkenntnisse haben, würde ich behaupten. Man muss auch sehr interessiert sein, das Wetter ständig zu checken. Wind ist ein, ein größeres Problem hier als in den Alpen. Also in den Alpen kannst du dich noch irgendwo verstecken, irgendwo, wo der Wind nicht richtig hinkommt.

[00:57:57] Irgendwelche geschützten Gebiete oder so, das gibt es hier gar nicht. Wind ist meistens stärker, als er in der Prognose ist.

[00:58:05] Ansonsten ist es von Vorteil, wenn man ein paar andere Hobbys noch hat, die da mit Outdoor-Aktivitäten zu tun haben, dass man im Prinzip die Zeit, die man nicht fliegen kann, auch schön verbringen kann. Also wenn man gerne wandert, wunderbar. Ein bisschen klettern, wunderbar. Oder halt früh in der Saison, wenn man hier im Mai auftaucht, wo schon die ersten richtig, richtig guten Flugtage sein können. Wenn man da gerne Ski läuft, also Backcountry-Ski, also abseits der Läufen und abseits der Alpinanlagen, dann ist es natürlich ein Riesenvorteil, weil dann hat man was zu tun an den Wartetagen und kann was richtig Schönes unternehmen.

[00:58:42] Ansonsten, wenn man gerne Hike and Fly macht, also wirklich nur auf den Berg hochläuft und wieder abgeleitet, hat man doch mehr Möglichkeiten, also es sind doch mehr Tage, die da möglich sind. Und dann kann man natürlich mit schönen Wander- und Klettertouren da kombinieren. Einfach nur das Abgleiten. Dann auch im Westen des Landes, also in der Fjordlandschaft, ist ja dann gerade das Frühjahr ganz interessant, auch thermisch gesehen, fängt da schon im Prinzip im Februar, kann man schon ein paar Thermiktouren machen im Westland, bis rein im Juni, denke ich mal, ist das. Noch gute Bedingungen, nach dem Juni wird es dann irgendwann zu stabil für Thermik, richtig ordentliches Thermikfliegen wird dann schwieriger in den Westlandgegenden.

[00:59:31] Man sollte natürlich Hausaufgaben machen, die Karte etwas studieren, dass man sowohl die Geografie als auch den Luftraum sich verinnerlicht, weil das beides nicht ganz trivial ist. Gerade. Westland hat einen sehr, sehr komplizierten Luftraum mit unglaublich vielen Kleinflugplätzen, die enorme Luftgebiete Beschlag legen und da teilweise bis unter die Berge, also wo du gar nicht mal starten kannst wegen Luftraumbegrenzungen. Das muss man alles natürlich beherrschen. Und es wird da sehr viel mit kleinen Maschinen angeflogen, die Kleinflugplätze, und die fliegen da ganz dicht an den Bergspitzen lang. Also man sollte auch nicht sagen, da passiert schon nichts. Das ist nicht unbedingt schlau.

[01:00:18] Kann man noch irgendwas? Ja. Also für Streckenflieger, wenn man wirklich streckenfliegen möchte, sollte man sich vielleicht im Osten des südlichen Norwegens aufhalten. Da ist die Gegend von Vagomo, wenn man es auf Deutsch liest, ist das Strecken-Mekka hier in der Gegend. Da kann man wirklich schön, auch sehr einfach 100 Kilometer fliegen, wenn man das gerne machen möchte. Da hält man sich da im Osten des südlichen Norwegens.

[01:00:44] **Lucian Haas:** Gibt es denn da noch normale Hangstartplätze oder wird das dann auch aus der Winde? Nur

[01:00:51] **Ulrike Jüse:** Fußstart eigentlich. Also Gleitschirm, Windenstart wird hier nur für Sicherheitskurse gemacht eigentlich. Und Akro. Ansonsten hast du nur Fußstart.

[01:01:03] **Lucian Haas:** Und wenn jetzt jemand mal kommt und sagt, ich möchte gerne so ein Hike-and-Fly-Abenteuer erleben, welche Reisezeit wäre dann das Beste? Wirklich der Hochsommer, wo man dann auch eben in solche Nationalparks wie Jotunheimen und sowas hinein kann?

[01:01:16] **Ulrike Jüse:** Ja, also für Jotunheimen und Heimen. Und da die Ecke Brea-Helmen-Jotunheimen. Nicht vor Juli. Da muss man dann auf jeden Fall Schneeschuhe mit dabei haben, wenn man das vor Juli macht. Auch selbst Juli

kann noch, Anfang Juli hat noch unter Umständen viel Schnee.

[01:01:36] Sollte man vorher checken vielleicht. Das kommt je nach Winter. Sehr unterschiedlich natürlich auch von Jahr zu Jahr. Also wenn man sich zu Fuß in den Bergen bewegen möchte, ohne Schneeschuhe, ohne Ski, im Hochgebirge über 1500 oder so, da musst du schon Ende Juli. Der August ist eigentlich die beste Zeit für reine Hike-and-Fly in den Hochgebirgsgegenden.

[01:02:01] Wenn man sicher sein möchte, dass man ein paar gute Tage... August ist auch relativ stabil vom Wetter her oftmals. Dann auch oftmals so stabil, dass es außerhalb der Hochgebirge gar nicht funktioniert. Also dann bist du halt sehr festgelegt auf die wirklich alpinen Gebiete. Dann musst du einfach Gebiete haben, wo der Talboden auf 800, 900 Meter hoch liegt. Sonst ist es zu stabil.

[01:02:24] **Lucian Haas:** Lass uns mal zum Ende hin noch einen ganz kleinen Abschwenker noch mal machen zum Wetter in Norwegen. Vor allem dieses Phänomen der extrem langen Tage. Das hat jetzt nichts mit dem Wetter direkt zu tun. Aber dieses Phänomen der extrem langen Tage, wo du auch sagst, okay, die Sonne scheint bis 11 Uhr nachts und um 2 Uhr wird es dann schon wieder hell. Wie wirkt sich so etwas eigentlich aufs Fliegen aus? Also ab wann ist dann auch die Thermik früher? Beginnt die dann früher am Tag? Also kann man dann schon morgens um 8 Uhr starten und sagen, die Sonne steht schon hoch genug? Oder hält sich trotzdem die Thermik letzten Endes an das, was wir ja auch aus Mitteleuropa gewöhnt sind, dass man frühestens um 9, aber eigentlich dann erst um 11 Uhr starten kann und dann ist es um 19 Uhr auch schon wieder vorbei?

[01:03:08] **Ulrike Jüse:** Start ist meistens hier später, als in den Alpen üblich ist. Ich habe da viel darüber nachgedacht, warum eigentlich? Weil, wie du schon sagst, die Sonne steht ja eher auf und scheint ja auf die Ostseiten auch schon viel, weil eher drauf. Ich glaube, das hängt damit zusammen, dass wir weniger Höhenmeter haben vom Talboden zum Stadt. Also ein typischer, guter, frühzeitiger Stadt in den Alpen hat gerne über 1000 Höhenmeter Höhendifferenz. Und diese Höhendifferenz macht den Unterschied, weil du hast durch die niedrigstehende Sonne, die scheint ja dann im Prinzip nur in den Berge rein, also in den richtigen Winkel. Und dann macht diese Höhendifferenz einen Riesenunterschied. Wir haben, tja, alles, so einen 200-500-Meter-Höhenunterschied. So viel mehr haben wir eigentlich nicht, die Stadt, die es so gibt, weil eben die Höhenunterschiede nicht, es gibt halt, das Gelände gibt nicht mehr her.

[01:04:00] Und das bedeutet, dass du im Prinzip mehr, dass die Sonne mehr Zeit braucht, glaube ich, um genug Thermik aufzubauen, dass es auch wirklich thermisch aktiv ist. Das ist das eine. Das andere ist, glaube ich, auch die Geografie, dass du in den Alpen hast du ja langgestreckte Berge, Rücken im Prinzip, also du hast sehr lange Täler und lange Bergrücken, die die gleiche Richtung haben. Die

[01:04:30] **Lucian Haas:** gleiche Ausrichtung zur Sonne und so weiter.

[01:04:32] **Ulrike Jüse:** Genau, du kannst im Prinzip früh starten, wo die Thermik noch relativ schwach ist, aber du weißt, die ersten 20 Kilometer im Prinzip kannst du diesen Bergrücken entlang heizen und das ändert sich dort nicht. Das haben wir hier auch nicht. Also wir haben, uns fehlen im Prinzip diese Bergketten, wo man lang.....fliegen kann, früh am Morgen, um schon die ersten 20 Kilometer zu machen. Also du bist im Prinzip darauf angewiesen, dass du dich am Start, wenn der Start sehr, sehr thermisch ist und schon früher gehen wird, du bist darauf angewiesen, dich hochzuschrauben und dann zum nächsten Berg zu fliegen und der muss genauso gut gehen. Und da liegt dann meistens ein Tal dazwischen. Also du musst nach der ersten Thermik schon den Tal kreuzen an den meisten Stellen und dann der nächste wieder Berg. Es ist von der Geografie her, glaube ich, eine echte Herausforderung, früh zu starten.

[01:05:19] Und ich glaube, dass noch kaum, also die frühesten Starts um elf vielleicht, vielleicht halb elf. Und das sind dann gute Streckenpiloten, die dann genau den richtigen Startplatz gefunden haben. Aber es kann natürlich sein, dass man... Ich meine, wir sind ja nicht so viele Piloten wie in den Alpen und haben vielleicht noch nicht die perfekten Orte gefunden und die perfekten Strecken, die sowas zulassen. Also ich denke mal, da ist noch einiges an Potenzial, dass man früher starten kann, weil es ist ja ohne Zweifel, also je eher man startet und je später man landet, desto weiter kommt man.

[01:05:54] Der Streckenrekord liegt bei 250 Kilometer. Der wurde letztes Jahr gebrochen. Nach ganz vielen Jahren eifrigen Kampf, um die Kilometer zu strecken. Und das ist ja nicht allzu viel. 250 Kilometer ist nicht viel. Aber gen

Abend geht es, glaube ich, schon länger als woanders. Also bis um neun rum ist nicht ungewöhnlich, dass du abends um neun landest im Hochsommer.

[01:06:18] **Lucian Haas:** Man startet vielleicht, vielleicht zwei Stunden später als in den Alpen, aber hat dann zum Abend hin halt noch die zwei Stunden mehr. Eine zweite Wetterfrage, die mich auch noch interessiert, ist in Norwegen ist ja die Atmosphäre so ein bisschen gestaucht. Es ist halt nicht mehr so viel Luft in den Nordgebieten wie weiter südlich. Also auch weil es insgesamt nicht so warm ist und sowas. Macht sich das auch bemerkbar in den Basishöhen, die es dort gibt? Also ist es so, dass du sagst, okay, da gibt es zwar Berge, die 2000 Meter hoch sind in Jotunheimen oder so etwas, aber die Basishöhe ist eigentlich selten viel höher als diese Berge, sodass man auch Schwierigkeiten hat, da teilweise von Berg zu Berg zu springen. Oder hat man richtig auch schöne Basishöhen, kann man sagen, ich schaffe auch mal 3000 Meter in Norwegen.

[01:07:01] **Ulrike Jüse:** Ja, Standardsommerbasishöhe liegt um die 3000 plus minus 400.

[01:07:07] Mein höchstes war ein bisschen über 36. Oh wow. Das ist schon ganz akzeptabel, denke ich mal. Also da guckst du 1000 Meter runter zum höchsten Berg. Das ist schon ziemlich cool. Cool. Auch Thermik. Man denkt ja immer, dass im Norden ist die Thermik so schwach. Das glaube ich nicht. Das stimmt nicht. Wir haben ganz schön starke Thermik. Also gerade östlich vom Hauptkamm haben wir ohne Probleme 10 Meter. Das ist Standard eigentlich in der besten Zeit. Also von der Thermik her, glaube ich, nimmt sich das überhaupt gar nicht hier oben. Ich denke mal, das ist eigentlich die Saison ist einfach kürzer. Und dieser verdammte Wind, der uns halt so einiges an Gutes, an guten Tagen da kaputt macht.

[01:07:50] **Lucian Haas:** Aber wenn du mit dem Wind fliegst, könntest du ja auch sagen, der verdammte Wind kann dir auch helfen, dann besonders weite Strecken zu fliegen. Oder stimmt das da nicht?

[01:07:57] **Ulrike Jüse:** Das ist halt eine Risikoabwägung, was man gerne riskieren möchte.

[01:08:02] **Lucian Haas:** Und du riskierst nicht gerne so viel?

[01:08:04] **Ulrike Jüse:** Bei Wind bin ich sehr vorsichtig, ja. Wind ist, also man kann, es ist ein sehr starker thermischer Tag, verträgt man ja mehr Wind, aber es wird dann doch sehr ungemütlich in der Luft auch. Und ich habe da eigentlich meine ganze Zeit. Ich habe da ganz klare Grenzen, die ich auch nicht überschreite. Also ich bin da recht streng mit mir selbst. Ganz einfach daraus, das Risiko muss man nicht unbedingt hochtreiben. Und ich finde, Wind ist ein Faktor, der oftmals unterschätzt wird als Risikofaktor.

[01:08:35] **Lucian Haas:** Im letzten Sommer habe ich gesehen, da warst du auch wieder in den Alpen und bist auch viel in den Alpen geflogen. Viel weiß ich nicht, aber hast zumindest einige Flüge in den Alpen gemacht. Wenn du das jetzt so vergleichst, Fliegen in Norwegen und Fliegen in den Alpen, was würdest du denn, vom Fliegen her, gibt es da irgendwas, wo du sagst, das finde ich reizvoller?

[01:08:54] **Ulrike Jüse:** In den Alpen reizvoller? Ich meine, Alpenfliegen ist doch ein bisschen anders als das Fliegen, was ich hauptsächlich hier betreibe. Also das hauptsächlich Fliegen hier ist ja im Osten des Landes, wo man halt Hochebenen hat und U-Täler. Also du fliegst nicht in den hochalpinen Gegenden die ganze Zeit. Und da bist du die ganze Zeit angewiesen darauf, dass du die nächste Thermik findest, wo du nicht weißt, wo sie ist. Also du fliegst sehr viel nach Wolken. Das ist so ein bisschen ähnelt es mehr dem Flachlandfliegen, auch wenn es kein Flachland ist. Während Alpenfliegen ist es ja sehr verhältnismäßig sehr viel einfacher, zu wissen, wo die nächste Thermik ist. Also du siehst ja die typischen Triggerpunkte. Du weißt genau, wo du hinfliegen sollst, zu dieser Rippe darüber und da muss garantiert die Thermik irgendwo stehen und pum, bist du da. Dann hast du natürlich unglaublich viele Windindikatoren, also andere Piloten, die da rumfliegen, die das auch zeigen.

[01:09:43] Also man kann so viel schneller fliegen, finde ich, in Norwegen. Und in den Alpen, weil eigentlich, entweder du schraubst oder du gibst Vollgas zur nächsten Thermik. Das ist so vorhersagbar im Prinzip. Und auch gerade, wenn du so im Pustetal lang heizt, das ist ja recht einfaches Fliegen, finde ich. Also vom Weg finden und wissen, wohin. Und auch das mit dem, dass du dich ein bisschen vom Wind verstecken kannst, ist ja auch sehr angenehm. Also du fährst einfach ein paar Teile weiter und da geht es dann wieder. Also wenn du die Windkarten dir anguckst, bläst es da ohne

Ende am Hauptkamm und dann fährst du ein Stückchen in den Süden und dann bist du im Windschatten von Dolomiten und dann ist da ein ganz normaler, schöner Flugtag. Und das hast du hier halt gar nicht.

[01:10:28] Und wenn du da über die Hochebene drüber fliegst, bist du im Prinzip konstant, gerade wenn du alleine fliegst, konstant am Suchen nach der nächsten Thermik und hast auch meistens nicht allzu viel Höhe über dem Boden dann. Weil wenn der Boden auf über 1000 liegt und die Basis auf 26, dann hast du halt nicht mehr allzu viel Bewegung. Das ist Freiraum, bis du mal was finden musst, wo du nicht weißt, wo du es finden sollst. Also die Triggerpunkte sind viel mehr schwieriger zu orten.

[01:10:58] **Lucian Haas:** Das heißt, jemand, der wie du in Norwegen viel fliegen geht, dort das Fliegen quasi gelernt hat, für den ist das Fliegen in den Alpen ein Kinderspiel? Nein,

[01:11:08] **Ulrike Jüse:** Kinderspiel würde ich es auch nicht nennen. Na gut, so viel bin ich in den Alpen nicht unterwegs gewesen. Also das kann ich jetzt nicht. Darauf kann ich mich nicht berufen. Und dieser Sommer war ja leider, ich hatte ja eigentlich mehr Zeit dafür vorgesehen, um in den Alpen zu fliegen. Aber das Wetter war ja wirklich nicht wirklich sehr flugschön. Und da wurden ja nicht allzu viele Tage draus leider. Aber das ist so die Erfahrung, die ich habe vom Alpenfliegen. Dass es doch mehr offensichtlich ist, wo man die nächste Thermik findet.

[01:11:45] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt also entscheiden müsstest, ein guter Flugtag in Norwegen, ein guter Flugtag in den Alpen, auf was würdest du dich festlegen? Was würdest du lieber machen?

[01:11:55] **Ulrike Jüse:** Ich würde gerne mal einen richtig guten Flugtag in den Alpen erleben.

[01:11:59] Weil ja, alle die Tage, die ich jetzt dieses letztes Jahr in den Alpen geflogen bin, waren so winddurchsetzte Tage, wo du sagst, in der Gegend hier geht es doch wahrscheinlich. Und dann hast du immer wieder an den Wind geschnuppert. Also immer wieder gemerkt, ah, hier zieht es doch irgendwo durch. Also richtig gute Tage waren, waren leider gar nicht dabei, wo man sagen könnte, heute kann man machen, was man will. Heute kannst du in alle Richtungen fliegen und wirklich dich ausleben. Das würde ich schon sehr gerne mal erleben. Das wäre ziemlich cool. Und da würde ich natürlich einen Alpentag vorziehen, wenn ich die Chance mal hätte für sowas.

[01:12:31] **Lucian Haas:** Das wäre noch ein Ziel für dieses Jahr, wo du sagst, ich fahre mal wieder in die Alpen und hoffe dann auf wirklich gutes Flugwetter.

[01:12:38] **Ulrike Jüse:** Ja, ja, das mache ich. Ich werde auf jeden Fall wieder runterfahren in die Alpen. Ein paar Wochen oder so. Wenn das möglich ist noch dieses Jahr, dann werde ich das versuchen. aufs Neue versuchen. aufs Neue versuchen, ja.

[01:12:48] **Lucian Haas:** Und was ist mit Hike and Fly in den Alpen? Also

[01:12:51] **Ulrike Jüse:** wenn, dann möchte ich gerne mit Bibi fliegen in den Alpen.

[01:12:55] **Lucian Haas:** Das hatte ich jetzt auch so verstanden. Aber dann Bibi fliegen wirklich ein paar Tage, ein paar Wochen. Was wäre da dein Wunsch?

[01:13:02] **Ulrike Jüse:** So lange, wie es geht. Also wenn dann ein Wetterfenster von zehn Tagen ist, nehme ich das mit. Keine Frage. Das Wetter bestimmt.

[01:13:09] **Lucian Haas:** Gut, Ulrike. Dann wünsche ich dir mal, dass 2022, vielleicht in diesem Jahr oder 2023, dass auf jeden Fall in Zukunft, du diese Chance bekommst. Zehn Tage Bibi fliegen in den Alpen. Aber ansonsten natürlich auch wunderschöne Flüge auch noch in den Norwegen machen kannst. Und da weit in die Wildnis hinaus fliegen kannst. Wo du dann wieder Tage brauchst, um zufrieden wieder nach Hause zu kommen.

[01:13:34] **Ulrike Jüse:** Klingt gut.

[01:13:35] **Lucian Haas:** Danke dir für die Erzählung über Norwegen und die Fliegerei. Und dir alles Gute.

[01:13:40] **Ulrike Jüse:** Danke, gleichfalls.

[01:13:48] **Lucian Haas:** Das war die Folge Nummer 74 von Podz-Glitz mit Ulrike Jüse im Gespräch mit Lucian Haas. In den Shownotes zu dieser Folge auf Lu-Glitz findest du noch eine Reihe von weiterführenden Links rund ums Gleitschirmfliegen in Norwegen. Podz-Glitz gehört als Podcast zum Angebot des Gleitschirmblogs Lu-Glitz. Lu-Glitz steht im Netz und zwar unter www.Lu-Glitz.blogspot.com Lu-Glitz schreibt sich übrigens l-u-g-l-i-d-z Wenn du dich als Hörer von Podz-Glitz und Leser von Lu-Glitz von mir gut informiert oder auch gut unterhalten fühlst, dann gib doch etwas zurück, indem du meine Arbeit daran unterstützt als Förderer. Dein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag liegt ganz in deinem Ermessen. Anders gesagt, du darfst geben, so viel du willst.

[01:14:34] Wenn du dich nicht entscheiden kannst, welche Summe angemessen wäre, dann kannst du dich gerne an folgendem wirklich unverbindlichen Vorschlag orientieren. Wie wäre es mit einem Euro pro Podcastfolge und zwei Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz? Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Lu-Glitz lesen und dann einen gesammelten Förderbeitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach bei PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Ulrike Jüse lives and flies in Norway. There, she has already won the XC-Liga. But she prefers to simply fly out into the wilderness, far away from civilization.

Norway. The land of fjords. The land of farmed salmon. The land of oil wealth. The land of knit sweaters. The land of ski jumpers and cross-country skiers. But the land of paragliders? That is the first thing that does not come to mind in this series.

Nevertheless, paragliding is also flown in Norway, of course. And one of the best female pilots in the country is a German: Ulrike Jüse. In the Norwegian XC Liga, she has already stood on the podium several times, in 2019 even in first place – overall, so ahead of all the men, mind you.

Ulrike has lived in Norway for almost 17 years, which can even sometimes be heard in a sympathetic-subtle Norwegian accent in her mother tongue.

She came to Norway for a promotion as a pharmacologist, but above all because of the wild beauty of the country. Because Ulrike is a nature person through and through. She basically can't get enough of being outside and away from settlements.

And so, the 41-year-old maintains many sporty hobbies that allow her to head into the wilderness: hiking, climbing, ice skating, or ski touring are among them – and also paragliding. She prefers doing this all by herself, in the hike-and-fly style and designed for bivouac tours.

In this 74th episode of Podz-Glīdz, Ulrike Jüse tells of this passion. It is about, among other things, solo flight tours through the wilderness of Norwegian national parks and her conscious choice of routes away from roads and other easy ways back. We talk about the appeal of experiencing these imposing natural landscapes from the perspective of various sports, but also her handling of the associated risks.

Another topic is the paragliding scene in Norway, which in some respects ticks a bit differently than in the Alpine countries. Ulrike also gives valuable tips for all those who might feel like experiencing the Norwegian wilderness with a paraglider at the end of the podcast.

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

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

Music of this episode:

Track: Natural Light | Artist: Chris Haugen

No Copyright Audio Library

Watch & Download: <https://www.youtube.com/watch?v=-U--itxDo5s>

Ulrike Jüse has already won the XC-Liga in Norway. But what she loves most is simply flying out into the wilderness, far away from civilization.

- Oslo Paragliderklubb (in Norwegian, Google Translate provides a good translation)

Links:

- on Facebook: <https://www.facebook.com/ulrikejuese>
 - Northernness: <https://www.instagram.com/northernness/>
 - Flightlog.org: https://flightlog.org/fl.html?l=1&a=28&user_id=6687&user=Ulrike+J%C3%BCse
 - XContest: <https://www.xcontest.org/2021/norway/piloter/detaljer:UlrikeJ>
 - Paralogg.se: <https://www.paralogg.se/takeoffs/NO>
 - Paraglidingmap: <https://www.paraglidingmap.com/l%C3%A4nder/norwegen>
 - Oslo Paragliderklubb: <https://opk.no/>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/01/podz-glidz-74-in-die-wildnis.html>

Transcript

[00:00:08] **Ulrike Jüse:** It's always fascinating when you've flown a long way and land somewhere, and then you meet the locals to hitchhike or something, and they ask, "Are you hiking on foot with that big backpack? Where are you coming from?" And then you say, "I flew. I'm from Oslo and I flew 150 kilometers from Oslo to where I landed yesterday." They always look at you like that. "And where's your engine?" The engine is up there in the sky. That's the sun.

[00:00:50] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Ulrike

[00:01:00] **Ulrike Jüse:** Juese and

[00:01:02] **Lucian Haas:** Lucian Haas at the microphone.

[00:01:07] Norway. The land of fjords, the land of farmed salmon, the land of oil wealth, the land of sweaters, the land of ski jumpers and cross-country skiers. But the land of paragliders? That doesn't occur to you at first in this series. Nevertheless, paragliding is of course done in Norway too. And one of the best pilots in the country is a German. Ulrike Jüse. She has already stood on the podium several times in the Norwegian XC League. In 2019, she even took first place. Overall, that is, ahead of all the men, mind you. Ulrike has lived in Norway for almost 17 years, which can even sometimes be heard in a charmingly subtle Norwegian accent in her native tongue.

[00:01:51] She came to Norway for a promotion as a pharmacologist. But above all, because of the country's wild beauty. Because Ulrike is a nature person through and through. She basically can't get enough of being outdoors and away from settlements. And so, the 41-year-old maintains many sporting hobbies that allow her to head into the wilderness. Hiking, climbing, ice skating, and ski touring are among them. And of course, paragliding. Preferably all alone in the holy land. It's designed in a park-and-fly style and for overnight trips. In this 74th episode of Podz-Glidz, Ulrike Jüse talks about this passion. It's about, among other things, solitary flight tours through the wilderness of Norwegian national parks and her deliberate choice of routes away from roads and other easy ways back.

[00:02:40] We're talking about the appeal of experiencing these imposing natural landscapes from the perspective of various sports, but also how to handle the risks involved. Another topic is the paragliding scene in Norway, which in some ways ticks a bit differently than in the Alpine countries. Ulrike also gives valuable tips for all those who might feel like experiencing the Norwegian wilderness by paraglider at the end of the podcast. If you like this podcast, it would be great if you could support my work on it as a patron. It's very easy and without any obligation. How? You'll find that out on the website of my blog Sluglides, specifically on that page. And of course, you can also simply recommend Podz-Glidz.

[00:03:25] With a good rating on Apple Podcasts or Spotify, a post on Facebook or Instagram, or best of all, just by talking about it directly with your flying friends.

[00:03:38] Ulrike, I was browsing through your online logbook a bit and the last flight entry in there is from October 31, 2021. Don't people fly paragliders in Norway during the winter?

[00:03:52] **Ulrike Jüse:** Yes, actually I do. But I'm very selective when it comes to flying. And I have so many other hobbies that just outcompete flying in the winter. So I actually choose other activities, other leisure hobbies that I have, which I find are nicer in the winter.

[00:04:14] **Lucian Haas:** Which ones?

[00:04:15] **Ulrike Jüse:** Skiing and ice skating, for example. Those are my main activities in the winter, besides work, of course.

[00:04:22] **Lucian Haas:** Ice skating? Like real ice skating with nice pirouettes and all that? Or what does ice skating mean to you?

[00:04:29] **Ulrike Jüse:** Without the pirouettes. Ice skating up here in the high north is touring skating.

[00:04:35] **Lucian Haas:** Tour skating.

[00:04:36] **Ulrike Jüse:** Exactly, you do that on lakes, fjords, or rivers. It's on natural ice or what we call black ice. So, clear, beautiful, natural ice that you move across. You'd love to spend the whole day moving across an entire lake, along a river, or trekking between several lakes. Basically like water hiking, just on a layer of ice.

[00:05:04] **Lucian Haas:** You just said black ice. Exactly. So, black ice. Is it actually black, or how are we supposed to imagine that?

[00:05:11] **Ulrike Jüse:** Exactly, it's really black when it's nice, fresh ice. So, thin, new, transparent ice that looks black because of the water underneath. That's what you call it. Black ice, in good German. They call it that in Norwegian or Swedish too.

[00:05:28] **Lucian Haas:** But you can still see through it.

[00:05:29] **Ulrike Jüse:** You can see right through it. So if you're driving along the shoreline, where the water isn't very deep, you can see the lakebed or seabed, and rocks, and fish, and plants, and stuff like that through the ice. It's completely transparent. But if you're further out on a lake where the water is deeper, then it has a black, dark appearance. On some lakes that are very... where you have glacial water, for example, or very, very clear water, it can also shimmer bluish, blue-green. So you have some lakes like that here in the mountains, mountain lakes.

[00:06:02] **Lucian Haas:** That sounds very magical somehow.

[00:06:05] **Ulrike Jüse:** Absolutely. I always find it's not that different from flying. Because, in principle, you're moving through a landscape and you have to know exactly what you're doing. You have to know the conditions. You have to know the techniques. You have to be able to read the ice. There's no one there telling you, "You can go long here, the ice is thick enough here, it'll hold you." You have to do everything yourself. You have to be able to do it, and you have to be able to assess and understand the risks. And then it's really fun. So, once you've basically learned all that and you're paying attention to what needs to be watched, then it's really, really beautiful. And there are also very specific sounds and experiences that are actually quite unique to the activity, things you won't find anywhere else.

[00:06:58] So when you're putting weight on thin ice and moving across it, skating, then you get completely different sounds.

[00:07:04] **Lucian Haas:** Does it crack? Exactly,

[00:07:05] **Ulrike Jüse:** it makes cracks, cracks form and tensions are released. So ice is basically always under tension. Because when water freezes, it expands. We all know that. If a rain gutter, for example, gets clogged or a water barrel or something, it expands. Ice has a lower density and a larger volume than the water that was there before. And that also happens in the ice layer. So the ice is under tension. And when you then move your body weight over it, cracks form. And those are like Star Wars sounds. It's fantastic when you're driving on a lake and have rock walls next to you reflecting it. Those are sounds you don't actually hear anywhere else.

[00:07:50] Very specific. And you can actually hardly record it. On video, it all sounds more metallic, you really have to experience it.

[00:08:00] **Lucian Haas:** So it sounds even more magical when you put it like that. Is this black ice skating your favorite winter activity?

[00:08:08] **Ulrike Jüse:** Yes, it's actually gained more and more priority over the last few years. But I also find skiing very interesting. I mean skiing outside of resorts and alpine facilities, of course. Moving through the landscape on skis. Which is also very, very beautiful here in Norway. Because those vast expanses become even bigger and further away in the winter. Because, in principle, large terrain or areas can basically only be reached by skis. There's no human intervention there that would basically hurt. There are paths or roads that are cleared, but you basically only have skis as a means of transport. And that is very, very beautiful too.

[00:08:50] **Lucian Haas:** Very wild.

[00:08:51] **Ulrike Jüse:** Pretty wild, yeah.

[00:08:54] **Lucian Haas:** When does the flying season usually start again for you?

[00:09:00] **Ulrike Jüse:** So I prefer cross-country flying. My favorite flying activity isn't necessarily glider or slope soaring.

[00:09:14] ...but thermal flying. Cross-country, and I also like multi-day tours. And for those, you need thermals. And those don't really start until very late in Norway. So I'm ready to do the first flights at the end of March. Thermal flights. But I also like to fly in the winter with skis. And glider with skis is also nice. I also like to go ski touring where I have a glider with me, just in case you can fly down somewhere. Because that opens up completely new, beautiful possibilities. New routes that you can't do with just skis and climbing, for example. If you want to go down some mountain sides where everything is glaciated. Big glacier crevasses and such. Then you could fly over them. That's a completely different possibility for a brand new route you can do there.

[00:10:03] So, you can't go the whole winter without flying at all. But now, you're absolutely right. This early winter was a very, very good one. Very strange weather here in the north, with a lot of wind and constant new fronts. So there were actually very few windows in the weather that would have offered any opportunities. And it was also a very long, very, very cold period. And when it's minus 20 degrees and windy, you don't really feel like standing on the mountain, sorting out your gear, and then flying down. It just gets very cold.

[00:10:38] **Lucian Haas:** I want to talk to you a bit more intensely or in more detail about paragliding in a moment. But first, tell me, how did you end up in Norway as a German? And how did you get into paragliding?

[00:10:53] **Ulrike Jüse:** Long story. No, I really like being outdoors. I think that's already been hinted at a bit. So I like all kinds of activities close to nature, leisure activities. Whether it's hiking, fishing, mountaineering, climbing, skiing. Ice skating came later, of course, only here up north. You could say it's not quite as widespread in Germany. And Norway is actually an eldorado for those kinds of activities. So it's quite natural that if you have such a strong interest in these activities, you might think, yeah, could I maybe live here in Norway? Yes, and then it came that I actually wanted to do a PhD.

[00:11:39] And you have to be at a university for that. And it wouldn't be bad if that university were right next to nature and mountains, with those kinds of opportunities where you can combine the two. There aren't many cities in Germany that actually allow for that. So I thought, well, Norway is actually a very good idea. Let's just give it a try. Then I applied all around and actually got a doctoral position in Oslo. So I moved to Oslo and then I stayed here. Ever since. That was... a few years ago, I moved in 2005.

[00:12:12] **Lucian Haas:** So you've been in Norway for 16 years now.

[00:12:15] **Ulrike Jüse:** Yeah, exactly. I did a quick calculation, yeah. I had already started flying before that. In the late 90s, I started with hang gliding in Chiemgau and flew there for several years until I moved to New Zealand. For a period, I basically stopped flying because moving to New Zealand with all that—hang gliding—New Zealand isn't quite

that practical.

[00:12:39] And then I was back in Germany for a bit, working in Rosenheim. I continued with kiting there. And when I moved to Norway, I didn't take it with me either, because it was a bit impractical again. Especially up here, the infrastructure makes it more demanding to be out with a kite. I mean, you have almost no lift systems; for example, in the mountains, you're basically dependent on car transport or muscle power. Well. And then, after several years, I kept looking longingly at the sky whenever I saw someone flying. And at some point, I noticed that paragliding had made some progress by then. And then in 2013, I actually decided that maybe I could give paragliding a try after all.

[00:13:25] Because the gliders have gained a lot of performance in the meantime. And the safety has also improved significantly, so that even as a kiting pilot, you didn't find paragliding to be so out of the question anymore. And it has such incredible advantages.

[00:13:43] **Lucian Haas:** You just said that was in 2013, that's when you got into paragliding. You were already in Norway with the paraglider, did you learn paragliding in Norway then?

[00:13:51] **Ulrike Jüse:** Exactly, I just did a normal course here, a beginner's course, and I started right at the very beginning.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Is it the same way it's organized in Norway as in Germany? So you go to a paragliding school and have to do an A-license? And later maybe a B-license? Or is the system different there?

[00:14:11] **Ulrike Jüse:** It's a completely different system. Actually, it's much less structured than you might say in Germany. So, you don't have schools here that organize and trade this. It's all club-organized. These are volunteers who, in principle, get a kind of teaching license. So, pilots who have had their own license for a year can do some additional training and then can train new pilots. So it's a completely different system than what you're used to in Germany. And it mildly shocked me a bit at the beginning that it's handled so much more simply here. It has its advantages, but as a German, you do find it very strange that there aren't actually any professional instructors.

[00:15:05] **Lucian Haas:** So that's all? They're all clubs. And you go to some club and say, I saw you guys fly paragliders here, I'd like to be able to do that too. Can one of you teach me? And then they say, yeah, here's Ole, he's the one who's going to teach you. And then you go along with him five times and then you know roughly how it's done? Or how does that work?

[00:15:24] **Ulrike Jüse:** That's one way to do it, but most clubs have courses now. So they have more or less fixed course schedules, at least the larger clubs. Oslo Paragliderclub is one of the biggest here in Norway. And if you live in Oslo, it's quite natural to take a course there. They have five or six intensive courses every summer where you can get, what's the German word for it, an L-license—so this first license—within a week, so that you can basically fly independently afterwards. More or less independently in a flight area where you've flown a tour with an instructor or where an instructor has basically given you the take-off and landing instructions. You have to have that L-license and then you're allowed to fly there.

[00:16:10] And once you've done, I think, 30 flights or so, you're basically a free pilot. You take a theory exam and then you're allowed to fly wherever you want.

[00:16:20] **Lucian Haas:** Wherever you want. Does that mean you can also take off wherever you want in Norway? Or are you restricted there too, and does a launch site requirement apply, with typical club launch sites? And are you restricted to those?

[00:16:33] **Ulrike Jüse:** No, you can fly wherever you want. That's the wonderful thing about this country. You can take off wherever you want. You can land wherever you want. Of course, we have aviation laws. You have to follow those, obviously. So there are TMAs up here too, and control areas and so on. So, of course, not there. You have to know how to do that, naturally. Just like in Germany. But otherwise, if you don't have any airspace restrictions, you can take off and land wherever you like.

[00:17:02] **Lucian Haas:** What kind of paragliders are there in Norway at all? Just to have an idea. So, roughly maybe. You know, a ballpark figure. Oh. Is it a few hundred, a few thousand? Good

[00:17:13] **Ulrike Jüse:** Question.

[00:17:15] So, definitely not a few thousand. Let's say a few hundred. But with a grain of salt. I don't know.

[00:17:26] **Lucian Haas:** And how many clubs are there then, if you say people are mostly organized into clubs?

[00:17:30] **Ulrike Jüse:** There are about five large clubs and then many small ones. So, a club can just be a handful of pilots who say, "We'll start our own club." It's not a huge community here. It's really very manageable.

[00:17:45] **Lucian Haas:** That means you know most of them too. A bit of an exaggeration, though.

[00:17:50] **Ulrike Jüse:** I'd claim I know most of the long-haul flights. Or I know all of them. More or less.

[00:17:57] **Lucian Haas:** Yeah. Okay, then tell me, how many long-haul flights are there in Norway?

[00:18:04] **Ulrike Jüse:** Oh, that's a tough question.

[00:18:07] Let's count them.

[00:18:10] Well, let's say maybe 50 active ones.

[00:18:14] **Lucian Haas:** From that perspective, that's not many. That means the active cross-country pilots are the ones who also fly in some kind of cross-country league. Or they say something like, "Here, I'm posting my flights on the server," where you can see it. Okay, it's always the same 50 names appearing there.

[00:18:30] **Ulrike Jüse:** Yeah, well, let's say 50 to 100. That's still a lot. Some people do three or four great flights a year and then something else for the rest of the year. Or they take a year off and so on. But the most active ones, the ones who really fight for the top spots, are maybe around 50. Not necessarily fighting for the top spots, but the ones who are actively flying in these leagues.

[00:18:57] **Lucian Haas:** Is it particularly difficult to go on cross-country flights in Norway? That so few do it, when you say there are a few hundred pilots, but only about 50 actually go cross-country. Is that a specific challenge?

[00:19:11] **Ulrike Jüse:** Yes and no. I actually think that until a few years ago, it was still quite exotic. But something is happening right now. Over the last few years, more people than before are actually pushing for it or considering it. So I think you can see a certain trend where it's becoming increasingly interesting for more pilots to go on cross-country flights. But you also have many areas where it's not quite so easy or trivial to go cross-country due to the lack of infrastructure, you could say. So if you fly into certain areas, you don't know if you'll be able to get back out that day, or even get back to where you started.

[00:19:56] So it's not like in the old days. It's not that easy to maintain the route, where basically there's a road in every valley where you can pull up and turn back. And that basically gives you a certain level of hesitation when it comes to cross-country flying. At least, it does.

[00:20:09] **Lucian Haas:** Do you have that same hesitation?

[00:20:11] **Ulrike Jüse:** The opposite. I long to not come back.

[00:20:19] **Lucian Haas:** That means you just go to the launch site, take off somewhere, let the thermals carry you along and just say, whatever. I'm just going. Flying wherever my nose leads. I don't care if there's a road down there or nothing at all. Just wilderness.

[00:20:34] **Ulrike Jüse:** That's what I love doing most, yeah. Landing on a road is actually the worst way to end a tour, I think. Getting stuck somewhere beautiful in the backcountry late in the evening—that's the best. Set up camp and stay there. Ideally somewhere you can take off again the next day. That's my favorite.

[00:20:54] **Lucian Haas:** We'll talk about that wild flying again in a moment. One more question first. I saw that as a cross-country pilot, which you are too, you also participate in this Norwegian XC league. And quite successfully, if I saw that correctly. Tell me, what have you actually won there so far?

[00:21:12] **Ulrike Jüse:** Let me give you a bit more background. Originally, I started paragliding to do hike and fly. Basically, to incorporate it into my other activities. Because I thought that was the biggest appeal—that you can climb mountains, do some scrambling, and then fly back down so you don't have to hike down. Because hiking down, descending, is always the boring part, I find. But I quickly discovered that thermal flying is actually super interesting. That it's basically even more interesting. And then I thought, well, if you combine that with camping or flying from hut to hut... In Norway, people love hiking from hut to hut, and often with camping in between. And if you could combine that with flying, that would be pretty brilliant. And I thought, well, I have to get really good at flying first. And to get really good at flying, I have to get really good at flying first.

[00:21:58] And to get really good at flying, I first have to get really good at flying. You basically need some kind of incentive or points to collect. I thought that in those kinds of leagues, it's always a pretty good strategy. So, at some point, once I had mastered a decent amount of distance, I signed up for one of those leagues. That was in 2017, could that be right? Was it 2017, could that be right? 17, 18, 19? Yes,

[00:22:18] **Lucian Haas:** I think you had your first successes in 2017. Yes, I think you had your first successes in 2017. Exactly, 2017.

[00:22:26] **Ulrike Jüse:** Yeah, so that was actually the very first season I signed up for the league. I came in third and was like, oh, how, huh?

[00:22:34] Well, almost by accident actually, but that did increase the interest in continuing.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Third in the women's ranking?

[00:22:44] **Ulrike Jüse:** No, there is no women's ranking here. We don't have that many pilots. So we only have one ranking. And that's all classes, men and women, all in one big pool. Everything.

[00:22:56] **Lucian Haas:** in one big pool. That means there are only these 50 pilots anyway, and you can't really do many different rankings, so there's just one where everyone flies together. Are the different glider classes somehow weighted with a factor then, or if someone is flying an ENA glider, do they just have bad luck in terms of performance?

[00:23:14] **Ulrike Jüse:** You just had bad luck. And if you have a small C glider and all the others have D gliders, then you basically just had bad luck; you just have to fly better. Simple as that. Then

[00:23:25] **Lucian Haas:** If I understand correctly, you fly a small C-glider. Exactly. And most of the other performance-oriented cross-country pilots in Norway fly straighter shapes with a D in front. Exactly. But then you must have been pretty good, because in 2017, when you were already third, I think 2018 or 2019, you even won this XC league at some point.

[00:23:47] **Ulrike Jüse:** Yes, I think that was my second year in the league. I even won then. That was nice. How

[00:23:55] **Lucian Haas:** did it land that a woman suddenly won? Or is it in Norway, where women are perhaps much more... well, in the Nordic countries, where women are already much more normal in politics and other things, where everything is valued equally, is it also completely accepted that a woman is at the top of the pilots? Or is that still something special in Norway too?

[00:24:18] **Ulrike Jüse:** I don't know how it's perceived or how it's communicated. Or how people think about it, I don't know either. I mean, it wasn't a big deal, it's never a topic of conversation. But there are few, unfortunately even here few, women who fly long-haul at all. Very few.

[00:24:34] **Lucian Haas:** Those would be the long-haul pilots. And if you look at the total number of pilots, is the female ratio in Norway also only around 10 percent, like it is in the Alpine region? Or is it perhaps higher in Norway?

[00:24:44] **Ulrike Jüse:** No, the same thing. Too few, the percentage of women is too low. Unfortunately, unfortunately.

[00:24:51] **Lucian Haas:** Couldn't you call more people as an example woman? Unfortunately, unfortunately. Where do you actually spend this time in Norway, then fly over?

[00:24:56] **Ulrike Jüse:** I hope so. That would be nice, that would be a nice bay effect.

[00:25:01] **Lucian Haas:** Do you actually always fly alone on your cross-country flights? Or do people in Norway fly together a lot? Especially since it's such a wilderness, where you might think, maybe I don't want to head out there all by myself?

[00:25:14] **Ulrike Jüse:** Yes, that's how it is. We already made plans to start together. It's probably not different from other countries, that you're basically a group that meets at the town square early and then take off together, and many—or most, I'd almost say—also like to fly in pairs or threes or in a group, at least at the beginning or for the first part or a large portion of the route. I usually fly my own way. I have a somewhat different flying style and don't really fit in that well, and I have my own ideas on how I best fly the day, and I usually sit down after the...

[00:26:01] **Lucian Haas:** So tell me, what's special about your flying style?

[00:26:04] **Ulrike Jüse:** We already briefly discussed the first thing. That's that I fly a C-glider and also the smallest one. So, I'm a light pilot. And we are usually slower, significantly slower. That means if I want to keep up with a D-glider, I'd have to fly at full throttle all day, and I don't necessarily like that.

[00:26:26] That stresses me out. I also notice that I can't really concentrate on the surroundings anymore; I'm basically just preoccupied with not losing contact. And I don't like that at all. It stresses me out a lot. And it also takes away a bit of the focus—away from the beautiful things about flying, that playful and exploratory side where you basically follow your own intuition and not others'. So, I usually fly alone. About 80, 90 percent of my flights, I fly completely alone after the takeoff. And then, of course, my attitude is that I prefer to get away from roads and away from valleys...

[00:27:12] ... and straight into areas where I haven't flown before or where no one has flown before. While many other pilots tend to follow the racing routes more. In principle, it's no different here than in the Alps, where some routes are particularly suitable for going far, covering many kilometers, and scoring many points. But I'm more drawn to the remote corners, the ones that aren't usually flown long distances and where I haven't flown long before.

[00:27:42] So, my head needs new perspectives and new views somehow. So if I've already flown a route before, I've done it, and I'm finished with it. I need something new next time. If I'm standing on the same mountain, I want to try a different direction and discover something new, not do the same thing again. But I guess I'm a bit strange about that.

[00:28:06] **Lucian Haas:** So you never fly the same route twice?

[00:28:08] **Ulrike Jüse:** Well, you have to fly some routes more often. And that's just because if you start flying up here in the spring—during those first good flying days—you're very restricted by the snow. And basically, I mostly fly in the southeast of the country, where there are several main valleys, actually three or four main ones. There's no more snow in the valley by then, but on the high plateaus that separate these valleys, there's still a continuous snow cover. And you basically can't fly over those at all. So for the first month—at least until the end of May, anyway—you're forced to fly along the valleys. You can't do anything else. Because as soon as you move away from them, you're heading straight for a landing. And then you land in the snow, and that's where you have real problems.

[00:28:56] **Lucian Haas:** That would only be in the spring. In the summer, the snow has melted and you can pretty much fly wherever you want. So you don't have to take anything into consideration anymore?

[00:29:05] **Ulrike Jüse:** Exactly. And I fly wherever I want to go. I fly quite a lot. That's called "freie Strecke" in German, right? So when you're not flying triangles. Basically from A to B. And the reason for that is because Norway is quite windy. So flying triangles here, you're often caught in a headwind. And if you want to fly a bit away, it's actually worth flying with the wind. So I basically let the wind determine my route.

[00:29:37] **Lucian Haas:** That means you take off, head into the wind, let yourself get blown along, and take in the scenery while you do it.

[00:29:43] **Ulrike Jüse:** Yes. I know where the wind is blowing, of course. I've done a weather check beforehand. So I already have an idea of which wind direction there is and what's worth flying. And you also have to—I mean, Norway isn't that big. You basically have to choose the launch site intelligently. If you want to fly far, you have to move the launch site so far that you basically have enough distance before you end up somewhere by the sea.

[00:30:09] **Lucian Haas:** When you do flights like that, you know where the wind is coming from and all that. Do you prepare for it any other way by setting waypoints? Or do you say, no, that's wild flying, just heading out into it. I'll just see where it carries me and then see where I land. And then from there, I'll have to see how I get back.

[00:30:32] **Ulrike Jüse:** No, not really. Neither one. I rarely set fixed waypoints. So, I definitely don't put anything into the instrument or any turnpoints or anything like that. Since I'm flying into a triangle and would like to hunt points, then of course you need something like that. But I do plan exactly, at least Plan A, Plan B, maybe even a Plan C, of what the day could bring. Because we also have, for example, an airspace here that isn't quite so simple. You have to navigate around all these airspace restrictions and not put yourself in a stupid situation where you have to land somewhere because you can't get around it. So, unfortunately, that limits the possibilities quite a bit.

[00:31:19] And then the weather isn't ideal everywhere on a given day. So you try to plan the route so that you basically have the best weather all day or the best thermals throughout the day, even into the evening, and the same wind direction. So it's a very detailed weather check that's necessary before I even go flying. So during the season—the flying season—I spend a lot of time on weather checks, almost daily.

[00:31:49] **Lucian Haas:** If you're going out flying now and say, okay, I know where I'm starting, I know roughly where the wind will probably blow me, the wind will be manageable. What do you take with you as equipment, especially when heading into the wilderness, also in terms of safety? If you say it's off the beaten path, where you might be wandering around for a while. So, do you have an InReach, a satellite tracker, or something else with you? What belongs in your gear just for wilderness reasons, what's included?

[00:32:22] **Ulrike Jüse:** So I have a Spot with me, that's right. I've always had it with me for several years. A phone, of course, even though you don't have signal everywhere, like in the Alps in principle. And I always have overnight gear with me and enough food for two or three days, actually. That means I can be out there for several days and can also change my mind quite spontaneously if the weather or the wind and conditions are different than what the weather report predicted. Because that's not always true, especially up here, not always. So I have everything with me, enough clothes and so on. The only thing you don't have to have with you is water. There's water everywhere you land. No matter where you land, you have water. What you have to have with you is a beer. There's guaranteed not to be any where I land, well, where I land.

[00:33:11] Yes, that's the basic equipment.

[00:33:15] **Lucian Haas:** Is a tent included? Yes. Is a sleeping bag always included? Yes, exactly. Is it like a very small one-person tent, or how should one imagine it?

[00:33:22] **Ulrike Jüse:** Exactly, it's a tent that you can also use as rainwear at the same time. So it's called a poncho tent.

[00:33:30] **Lucian Haas:** And then you have a trekking pole that you use to prop up your poncho, and you can sleep underneath it. That

[00:33:39] **Ulrike Jüse:** is very correct, exactly. And a small air mattress. And then you basically have... basically everything you need.

[00:33:46] **Lucian Haas:** On how many of your wings does this happen to you, where you actually have to use it? Not planned, because you say, I want to string together two or three different routes for a few days anyway, like doing a hike-and-fly trip, but really where you say, I've taken off now and in the end I had to spend the night somewhere in the wilderness and only got back the next day or whenever that was.

[00:34:11] **Ulrike Jüse:** So it depends on what... I mean, you can fly through the night anytime... The days are so long here. In midsummer, it hardly gets dark at all. It gets twilight around eleven and starts getting light again at two. So in principle, you can... you don't even need to. You can anytime, even if you get deep into Jotunheimen, you can hike back to a road within eight hours or so and then trek back if you want to. But I actually find it... nicer to stay where I land. I've never really planned on it. And besides, if you know the land and the areas well enough—and I can do that now—you also know where you can take off again the next day.

[00:35:00] Actually, the best thing is just to stay there or to plan your landing so that you know it's just a short hike to the next launch site. Or you just land where you can take off the next day. I actually find that more interesting than betting everything on getting back out. Unless, of course, you have to work the next day and have to get back, then you have to do it. But it's never happened that I actually had to get back and didn't make it, or that I had to stay overnight even though I didn't want to. Thank goodness that's never happened to me, no.

[00:35:38] **Lucian Haas:** If you have a job that probably runs from Monday to Friday, then you always have the weekend to fly. But then what you do there, that's what you do. But that's the main problem. The main flying day, Saturday, because on Sunday you always have to say, I have to somehow get back.

[00:35:50] **Ulrike Jüse:** Yes, thankfully I have a job that's quite flexible. So I always try, when there are good flying days—there aren't many good flying days up here. And for the really good flying days, I try to take the time off, even if it's during the week, and I also like to have the day after off as well, so that I have the opportunity to combine them.

[00:36:13] **Lucian Haas:** Just recently, in 2021, I saw that you did some hike-and-fly tours and traveled through national parks in Norway. Is it even allowed to fly normally in those kinds of national parks?

[00:36:30] **Ulrike Jüse:** Not in all of them. That's a bit different. That means there's one national park where taking off and planned landings are forbidden. So that's the Rondane National Park. That's because of the wild reindeer there, which are very shy. And they want to, so at the starting point, they want to ban kiting in the winter. And the legislator basically put kiting and paragliding or paragliding into a category there. And unfortunately, taking off is currently forbidden there. Otherwise, you can fly there from somewhere else and fly through it and do that. And it's a very good place. You have to land, that's how it's allowed.

[00:37:16] But in all the other national parks, it's allowed to both take off and land. There aren't actually any other restrictions there.

[00:37:24] **Lucian Haas:** That means you can travel to such a national park, say, "I'm going to hike up a mountain over here," and say, "This is my launch mountain," and then launch from there.

[00:37:33] **Ulrike Jüse:** Yes, exactly. If it's startable. Norway is quite rocky—at least on the mountain peaks, it's usually so rocky that you can't start at all. And in Norway, the tree line is at about... well, I'm talking about southern Norway now, which is the area where I fly the most, actually, south of Trondheim, the tree line is at about 1,000 meters, and above about 1,400 you basically only have scree, stone, and rock. The highest mountains are at 2,400, and the valleys are, on average—at least in the high mountains, on average—at 600, 700 meters. So you don't actually have that many vertical meters. That's a very effective starting altitude.

[00:38:17] **Lucian Haas:** Because you just can't get out of the rocks, you can't get all the way to the top.

[00:38:20] **Ulrike Jüse:** Exactly, a pile of scree.

[00:38:23] **Lucian Haas:** What does that look like, I mean, how do you choose those starting points? If you say, "I'm going to this national park, I've maybe never been there before, I haven't started there yet," do you look at something like Google Earth or something else where you could say, "Maybe I can start there, I'll hike over there and hope that I can find a scree-free area for myself"?

[00:38:43] **Ulrike Jüse:** Exactly. Now, I've been to very, very many areas on foot or by ski—you can see very well by ski, too, because in the mountains everything is often blown clear, the snow is blown away, so you can already see if it's very stony or if the moss and stuff are sticking out, or even on foot in the summer. So, I know very, very many areas,

very many mountains from before, and I know what they look like, but otherwise, Google Earth is very good, and Instagram is perfect for finding stuff like that.

[00:39:18] In early summer, you still have snowfields that you can use, but they don't work if you have a south wind, for example, then it's harder again, but in all other weather conditions, you can also use snowfields. Or you just try your luck and know that the limit for starting is around 1400, and if you find a launch site at 1400, there's usually a small patch of moss somewhere where you can still lay out the glider, but in principle, you have to be very frugal and be able to start on the smallest area, which is already an advantage.

[00:39:52] **Lucian Haas:** And what about landing? If you say you're just flying out into the wilderness, is there a lot of forest where you'd have to say it's actually unlandable territory, or is it because there are so many lichens, mosses, and other low-lying scrub that you could basically land almost anywhere there, if it sets you down in some form?

[00:40:11] **Ulrike Jüse:** Well, that also depends entirely on where you are and where you land, which region of Norway it is—the geography and topography vary a lot from one part of the country to another. To the east of the main mountain ranges, in principle, so east of—I don't know if Jotunheimen is a term—well, you can roughly divide all of southern Norway into Westland, which is the typical fjord landscape you see on all the advertisements, where you have the fjords and beautiful mountains. And then you have the east of the country, which is more high plateaus with U-shaped valleys leading down to the lowlands, and between east and west, you basically have a high mountain region that forms the weather divide between west and east.

[00:41:00] And in that area, you have relatively high-altitude valleys that go up above the tree line, where it's sometimes good for landing and sometimes there's endless scree. Where you actually can't land at all, so it's one or the other.

[00:41:17] While to the east of these mountains you mostly have valleys with agriculture, fields, or forests—lower-lying valleys where it is very, very easy to land, so it's usually very, very easy to find something, whereas in the west you have the fjord landscape and there you have water on the valley floor, so landing in the fjord is not a good idea and many corners there are also very demanding when it comes to finding landings.

[00:41:45] **Lucian Haas:** So your favorite—or probably also main—flying area is this middle region, where you say, in the mountains, where it's best to fly.

[00:41:52] **Ulrike Jüse:** Yes, for cross-country flying, the east is actually the best because it's significantly drier. It's often in the rain shadow; all the fronts coming in from the west rain out in the Westland and also largely in the high mountains where the clouds build up. Yes, that's a very good point. Then, behind that wall, in principle, you have all the dry areas with the plateaus. That's where you have the best conditions and the longest season, especially for cross-country flying. In the high mountain area, you have a very, very short season. It starts sometime in July and ends at the end of August. Very, very short.

[00:42:37] **Lucian Haas:** You just mentioned the term or name Jotunheimen as a national park, where you also did a hike-and-fly tour. Tell me a bit about a tour like that. What do you see when you're out there flying?

[00:42:54] **Ulrike Jüse:** Jotunheimen is a very alpine region. It's not that different from the Alps, if you set aside the fact that the valleys aren't developed. So you have no roads or infrastructure in the valleys in that entire area. It's a stretch of maybe 50 by 50 kilometers, perhaps the Drehe. The highest peak in the area is the Drehe at 2,490 meters. I've been there a lot, both for climbing as well as hiking and skiing. So I actually know the area very well from before. But I've hardly flown there before, at least before last summer.

[00:43:41] So I've made a few small excursions. I've gone in there or scouted the area, basically the outer districts. And no one else has really done much there either. So if you look at these heatmaps, it's a huge area that basically has no lines from other cross-country pilots. That's always intrigued me, for years now, to fly in there. But there are only a few days a year where it's actually possible. And last year was actually fantastic. It was two long weekends. Specifically weekends that had really peak conditions with hardly any wind, proper high pressure at the end of August, beautiful thermals. Actually the perfect conditions to fly in there. And I also did two bivouac trips there.

[00:44:30] And it's actually fantastic to fly past mountain peaks and over routes or climbing routes that you've already climbed before, or flown up to mountain peaks. To fly over them when you've hiked across or skied over them—that's very, very special when you do it for the first time and know that no one else has ever flown over them either. With a paraglider, that's really classy.

[00:44:55] **Lucian Haas:** What appeals to you about this wilderness flying, or really saying, "I was the first one here," and so on? What draws you there?

[00:45:06] **Ulrike Jüse:** Not necessarily that I'm the first. It's more that sense of exploration I mentioned earlier, that I really enjoy discovering landscapes in different ways. I find it a completely different experience when you go there on skis and then fly through it a year later, because the impressions are totally different. Naturally, you see the landscape from a different perspective and you basically use the conditions nature gives you to move through it. So if there's snow, you can use that to ski through it; if there's ice on the lakes they pass through, you can master skating that way. Then you can do that and master flying to a certain level.

[00:45:55] Then you can fly through it and, in principle, explore the landscape in a completely different way. Or, if you can climb and have mastered it—climbing without bolts, which is what climbing in Norway is—then you can explore it that way. And research and discover it for yourself. That's actually what I find so beautiful about all the activities I do: that you don't move on any man-made structures, like ski lifts or climbing facilities or anything like that, but that you basically master the craft yourself, understand the conditions, and put the whole theory into practice and, in principle,

[00:46:43] nature, oh, how can I say that in German?

[00:46:51] You

[00:46:52] **Lucian Haas:** Say it in Norwegian, just say it in Norwegian, maybe then it'll come back to you in German.

[00:46:56] **Ulrike Jüse:** Yes, in Norwegian, it's much easier, in principle, to move from A to B in harmony with nature. I actually find that very beautiful, this appeal of being responsible for yourself, navigating through a landscape and making decisions. And understanding and using the given conditions, in principle, to get around. That's the appeal of all these activities. It doesn't necessarily have to be flying; it can gladly be another activity.

[00:47:27] **Lucian Haas:** If you compare all the different activities you do, what do you find appealing about flying when exploring these kinds of landscapes?

[00:47:41] **Ulrike Jüse:** That's a difficult question. But flying is fascinating. And I think—and I'd say most people think this—that flying is fascinating because, in principle, you're moving upwards into warm air with a piece of nylon fabric to then move further forward until you find the next pocket of warm air. So that's actually so much applied theory, so much more than with other activities. Flying is, in principle, a dream of humanity, isn't it? Even as a child, when you saw kites somewhere in the mountains, you'd go, "Oh, fantastic, that's almost supernatural that it even works like that." And I believe that fascination, you always have it; you can't shake it once you've tried it. That it works, and that it works so well that you can transport yourself so far with it.

[00:48:30] It's fascinating every time you've flown a long way and land somewhere and then meet the locals to hitchhike or something, and they ask, "Are you hiking on foot, with your big backpack, where are you coming from?" And then you say, "I flew, I'm coming from Oslo and I got here yesterday. I flew 150 kilometers from Oslo to where I landed." They always look at you like, "With what? And where's your engine?" The engine is up there in the sky, it's the sun.

[00:49:01] And that's just... I mean, for us, it's almost normal by now because we know how it works. You don't really think about it that much anymore, but if you actually stop to think about it, it's quite fascinating that it works, that you can do it. Yeah, just like that.

[00:49:18] **Lucian Haas:** I imagine that when you go ski touring or do your ice skating tours, or go hiking or climbing, you probably do that more often accompanied by others. With climbing, it's also common to belay each other and all that. Flying, on the other hand, is something where you'd say, I actually do that completely alone, even if we might start at the same launch site, but I'm then very quickly on my own routes, the others are much faster and I want to do my own

thing and all that. What you said there—to what extent is being alone in such a wilderness a pure joy for you, and to what extent do you sometimes feel fear?

[00:49:57] **Ulrike Jüse:** No fear, just enjoyment. Actually, I like it very, very much. I also really enjoy being out on my own otherwise. I don't do it all the time, though. And some activities, like ice skating for example, have safety measures based on not being out alone. And we're relatively strict about that. When touring on skates, you don't go alone. For safety reasons. As for skiing and hiking, and to some extent climbing, I very, very much like doing those alone. Climbing, of course, if you're belaying yourself, you need someone to hold the rope at the other end. You don't do that alone either. But I also really enjoy going on the old via ferratas now.

[00:50:42] I also really like doing that alone. If there's already a facility I can use, that's actually one of the few activities I do where others have prepared something and built a so-called installation in the mountains. But I like using those too. I actually really like being out alone. And because, in principle, as I just said, you make your own decisions. You're more on your own and you observe the conditions alone, navigate alone. In principle, you have to be able to do everything, apply it alone, and make the right decisions alone. I find that very interesting. And also, simply sitting alone in front of the tent or by the fire in the evening, lost in your own thoughts.

[00:51:34] Because, for instance, if you've been flying all day, your brain is running at full speed. And the whole time, it's like a game of chess, basically. You're highly tense, thinking about strategy, safety, conditions, chess moves. Is it still right? Is it how I thought it was? Are the forecasts correct? Or is something else going on? You're so tense all day, experiencing so much. And processing all that in the evening, I actually find it very nice to do that alone. Even though, on the other hand, it's also very nice. But it's different when you've flown a route with two or three people, that you can exchange thoughts with each other. But it's just different, simply, when you land with two or three people. We did that this year too. We flew in through Jotunheimen this year, and on the last tour, we even flew with four people.

[00:52:19] That happens to me very rarely. But it was also very nice, sitting there in the evening, all four of us in front of our little one-person tents, looking at the mountains and then discussing the day again. That is also very, very nice. Variety.

[00:52:37] **Lucian Haas:** If you land somewhere in the wilderness like that, it could happen that you're really unlucky and hurt yourself on the small scree, or something else happens. And now you're out there alone. Has anything like that ever happened to you, where you were really sitting there somewhere in the wilderness and saying, damn, I can't get out of here on my own?

[00:53:00] **Ulrike Jüse:** Yes, that happened to me once. It was quite a while ago, too.

[00:53:06] So normally I don't think about it that much. Not even now, even after having an accident like that. But back then, it was actually the case that I also had a hard landing. Now four or five years ago. Four years ago. And I noticed immediately that I shouldn't try to get out of here on my own and had to call emergency services. Back then without a Spot, so without the satellite SOS button. That was also the turning point where I said I need something like that, because my phone at the time, which wasn't a smartphone, had this tiny bar that would come and go.

[00:53:51] So it was also a very unnatural spot. But the emergency call still went through to the rescue center. And they sent a helicopter.

[00:54:01] And he found it too.

[00:54:04] That's quite a strange situation there. Being all alone somewhere. No one knew where I was either. So at that time, I was also flying without any tracking. Flying all by myself. Everyone else who started that day isn't there. They flew somewhere completely different. No one on the radio either. And I was basically completely alone. In the wilderness, so to speak.

[00:54:26] But it went well.

[00:54:28] **Lucian Haas:** What happened to you there? I mean, did the heli have to fly you out?

[00:54:32] **Ulrike Jüse:** Yes, exactly.

[00:54:33] **Lucian Haas:** You were actually just a failed landing.

[00:54:37] **Ulrike Jüse:** Or did you

[00:54:38] **Lucian Haas:** have you actually crashed in any other way? Well,

[00:54:40] **Ulrike Jüse:** It was an emergency landing with a stall, and then about 10 meters onto my back. And that usually doesn't end very well.

[00:54:49] **Lucian Haas:** And then you were probably treated in the hospital. And you were stabilized and all that.

[00:54:54] **Ulrike Jüse:** Yes, exactly.

[00:54:55] **Lucian Haas:** But didn't you have any permanent damage from it?

[00:54:57] **Ulrike Jüse:** No, thank God, not at all. It healed very well. I was really lucky. It was an unstable fracture, but they fixed it up nicely. Everything went well and it healed well. I don't notice anything anymore. I was back in the air after two months and kept flying.

[00:55:19] **Lucian Haas:** How do you do that, that an accident like that—which, especially if you're lying out there in the wilderness and saying, I'm really helpless now and really dependent on outside help just to get out of here at all—how did you do that to not build a mental block that says you're not flying into those wilderness areas anymore? I mean, you're still fully up for it. So how did you manage to overcome that? There are some pilots who, after experiences like that, don't dare to fly anymore and say, I'm always scared, I have a block, and it's not actually any fun anymore.

[00:55:57] **Ulrike Jüse:** I did have some concerns before I went flying again. How will I react to it? Because you never know how you'll react to something like that. So that could have happened, but it actually never did. The thought isn't in my head while I'm flying, not in my head at all. I have no doubts whatsoever that I want to go flying as much as humanly possible.

[00:56:26] Maybe it's also because I know I have a spot for it, could be.

[00:56:31] But most likely, it's just so important to me that I've basically aligned my priorities with it. It's too important to me not to do it.

[00:56:40] **Lucian Haas:** The allure of the wilderness overrides everything else you have going on.

[00:56:47] **Ulrike Jüse:** I guess that's the main reason, and yes.

[00:56:50] **Lucian Haas:** If a German pilot says, "Wow, what Ulrike is describing sounds amazing, I want to travel to that Norwegian wilderness and go flying there too," would you recommend it? And if someone wants to go there, what should they be able to do and what must they definitely pay attention to?

[00:57:09] **Ulrike Jüse:** Where do we start? Bring plenty of time. I've hinted that there aren't that many, so it depends on what you want to fly. If you want to do a cross-country flight, you absolutely have to bring plenty of time, because sometimes it takes three or four weeks and you don't have a decent cross-country flight day. You can also get lucky and have five or six in one week. You never know. The weather is so changeable. If people say the weather changes quickly in the Alps, it goes even faster up here. So I'd say you have to have very, very good meteorological knowledge. You also have to be very interested in checking the weather constantly. Wind is a bigger problem here than in the Alps. In the Alps, you can still hide somewhere where the wind doesn't hit you properly.

[00:57:57] Any protected areas or anything like that, that doesn't exist here at all. The wind is usually stronger than it is in the forecast.

[00:58:05] Otherwise, it's an advantage if you have a few other hobbies related to outdoor activities, so that you can also spend the time you can't fly nicely. So if you like hiking, wonderful. A bit of climbing, wonderful. Or early in the season, if you show up here in May, when there can already be the first really, really good flying days. If you like to ski, like backcountry skiing, away from the groomed runs and away from the alpine facilities, then it's of course a huge advantage because then you have something to do on the waiting days and can do something really nice.

[00:58:42] Otherwise, if you like to do hike and fly—meaning you just hike up the mountain and glide back down—you have more options, so there are more days that are possible. And then you can, of course, combine that with nice hiking and climbing tours. Just the gliding. Then in the west of the country, in the fjord landscape, spring is particularly interesting, also in terms of thermals; it basically starts in February, you can already do a few thermal tours in Westland, and I think it's until well into June that there are still good conditions. After June, it eventually becomes too stable for thermals, and proper thermal flying becomes more difficult in the Westland areas.

[00:59:31] Of course, you should do your homework and study the map a bit so that you internalize both the geography and the airspace, because neither of those is entirely trivial. Especially Westland has a very, very complicated airspace with an incredible number of small airfields that occupy enormous areas of airspace, sometimes even down into the mountains, so places where you can't even take off because of airspace restrictions. You have to master all of that, of course. And a lot of flying is done there with small aircraft, those small airfields, and they fly very close to the mountain peaks. So you shouldn't say, "nothing happens there." That's not necessarily smart.

[01:00:18] Is there anything else you can do? Yes. Well, for cross-country pilots, if you really want to do cross-country flying, you should maybe head to the east of southern Norway. That's the area around Vagomo—if you read it in German, it's the cross-country mecca in this region. You can really fly 100 kilometers quite nicely there, if you'd like to do that. You stay in the east of southern Norway.

[01:00:44] **Lucian Haas:** Are there still normal slope launch sites there, or is it also launched from the winch? Only

[01:00:51] **Ulrike Jüse:** Foot launch, actually. So paraglider, winch launch is only done here for safety courses, really. And Akro. Otherwise, you only have foot launch.

[01:01:03] **Lucian Haas:** And if someone comes along and says, I'd like to experience a hike-and-fly adventure, what would be the best time of year? Really high summer, when you can also get into national parks like Jotunheimen and things like that?

[01:01:16] **Ulrike Jüse:** Yes, so for Jotunheimen and Heimen. And that area of Breheimen-Jotunheimen. Not before July. If you do it before July, you definitely have to have snowshoes with you. Even in July, there can still be a lot of snow in early July.

[01:01:36] You should probably check beforehand. That depends on the winter. It varies a lot, of course, from year to year. So if you want to move through the mountains on foot, without snowshoes or skis, in the high mountains above 1500 or so, you have to wait until the end of July. August is actually the best time for pure hike-and-fly in the high mountain areas.

[01:02:01] If you want to be sure that you get a few good days... August is also often relatively stable in terms of weather. Often so stable that it doesn't work at all outside of the high mountains. So then you're very restricted to the truly alpine areas. You just have to have areas where the valley floor is at 800, 900 meters high. Otherwise, it's too stable.

[01:02:24] **Lucian Haas:** Let's take a quick detour at the end regarding the weather in Norway. Especially this phenomenon of the extremely long days. That doesn't have anything to do with the weather directly. But this phenomenon of the extremely long days, where you also say, okay, the sun shines until 11 p.m. and it's already light again by 2 a.m. How does something like that actually affect flying? I mean, from what point are the thermals earlier? Do they start earlier in the day? So can you already take off at 8 a.m. and say the sun is already high enough? Or does the thermals ultimately still stick to what we're used to in Central Europe, that you can start at the earliest at 9, but actually only at 11 a.m., and then it's already over again by 7 p.m.?

[01:03:08] **Ulrike Jüse:** The start is usually later than what's typical in the Alps. I've thought about that a lot—why is that? Because, as you already said, the sun is rising and shining a lot on the east sides as well, because it's more direct. I think it has to do with the fact that we have fewer vertical meters from the valley floor to the ridge. So, a typical, good, early ridge in the Alps often has over 1,000 meters of elevation difference. And this elevation difference makes the difference, because with the low sun, it basically only shines into the mountains—at the right angle. And then this

elevation difference makes a huge difference. We have, well, everything is about a 200 to 500-meter difference in height. We don't actually have much more than that for the ridges that exist, because the elevation differences just aren't there; the terrain simply doesn't offer any more.

[01:04:00] And that means that, in principle, the sun needs more time, I believe, to build up enough thermals so that it's actually thermally active. That's one thing. The other thing, I think, is also the geography; in the Alps, you have elongated mountains, ridges in principle, so you have very long valleys and long mountain ridges that run in the same direction. The

[01:04:30] **Lucian Haas:** same orientation to the sun and so on.

[01:04:32] **Ulrike Jüse:** Exactly, in principle you can start early where the thermals are still relatively weak, but you know, for the first 20 kilometers you can basically cruise along this mountain ridge and that doesn't change there. We don't have that here either. Basically, we're missing these mountain ranges where you can fly along... early in the morning to get those first 20 kilometers done. So in principle, you're dependent on the fact that if the start is very, very thermal and is going to happen earlier, you're dependent on climbing up and then flying to the next mountain, and that one has to be just as good. And there's usually a valley in between. So after the first thermals, you have to cross the valley in most places and then the next mountain again. From a geographical standpoint, I think it's a real challenge to start early.

[01:05:19] And I think there are hardly any, so the earliest starts are around eleven, maybe half past eleven. And those are good cross-country pilots who have found exactly the right launch site. But of course, it's possible that... I mean, we don't have as many pilots as in the Alps and maybe haven't found the perfect spots and the perfect routes that allow for that yet. So I think there's still a lot of potential to start earlier, because without a doubt, the earlier you start and the later you land, the further you get.

[01:05:54] The course record is 250 kilometers. That was broken last year after many years of eager effort to extend the distance. And that's not all that much. 250 kilometers isn't a lot. But in the evening, I think it goes on longer than elsewhere. So, it's not unusual to land around nine o'clock in the evening in the height of summer.

[01:06:18] **Lucian Haas:** You might start maybe two hours later than in the Alps, but then you have those two extra hours towards the evening. A second weather question that interests me is that in Norway, the atmosphere is somewhat compressed. There just isn't as much air in the northern regions as further south. Also because it's not as warm overall and things like that. Does that also make itself noticeable in the base altitudes there? Is it the case that you say, okay, there are mountains that are 2,000 meters high in Jotunheimen or something like that, but the base altitude is actually rarely much higher than those mountains, so you have difficulties jumping from mountain to mountain in some places? Or do you have really nice base altitudes where you can say, I can also hit 3,000 meters in Norway?

[01:07:01] **Ulrike Jüse:** Yes, the standard summer base altitude is around 3,000 plus or minus 400.

[01:07:07] My highest was a bit over 36. Oh wow. That's quite acceptable, I think. So you look down 1000 meters to the highest mountain. That's pretty cool. Cool. Also thermals. You always think that thermals are so weak in the north. I don't believe that. That's not true. We have pretty strong thermals. So, especially east of the main ridge, we have 10 meters without any problems. That's standard actually during the best time. So as far as thermals go, I don't think they're affected at all up here. I think the season is just shorter. And this damn wind just ruins so much of the good stuff on good days.

[01:07:50] **Lucian Haas:** But if you're flying with the wind, you could also say that the damn wind can help you too, especially for flying long distances. Or is that not right?

[01:07:57] **Ulrike Jüse:** It's just a matter of weighing the risks and what you're willing to risk.

[01:08:02] **Lucian Haas:** And you don't like to take that much risk?

[01:08:04] **Ulrike Jüse:** I'm very careful with wind, yes. Wind—well, you can, it's a very strong thermal day, you can handle more wind, but it still gets very uncomfortable in the air. And I actually have my whole time... I have very clear

limits that I don't cross. So I'm quite strict with myself. Simply because you don't necessarily have to push the risk. And I think wind is a factor that is often underestimated as a risk factor.

[01:08:35] **Lucian Haas:** Last summer I saw that you were back in the Alps and flew a lot there. I don't know much, but you at least did some flights in the Alps. If you compare flying in Norway and flying in the Alps now, is there anything about the flying itself that you find more appealing?

[01:08:54] **Ulrike Jüse:** More appealing in the Alps? I mean, flying in the Alps is a bit different from the flying I mainly do here. Most of the flying here is in the east of the country, where you have high plateaus and U-shaped valleys. So you're not flying in high alpine regions all the time. And there, you're constantly dependent on finding the next thermal, where you don't know where it is. So you fly a lot by clouds. It's a bit more similar to lowland flying, even if it's not lowland. Whereas in alpine flying, it's relatively much easier to know where the next thermal is. I mean, you see the typical trigger points. You know exactly where you should fly to, to that ridge over there, and the thermal is guaranteed to be somewhere there and boom, you're there. Then, of course, you have incredibly many wind indicators, like other pilots flying around there, who also show that.

[01:09:43] So you can fly much faster, I think, in Norway. And in the Alps, because basically, you either circle or you go full throttle to the next thermal. It's so predictable in principle. And especially when you're soaring along the Pustertal, I think that's pretty easy flying. In terms of finding your way and knowing where to go. And also being able to hide from the wind a bit is very pleasant. So you just fly a few parts further and then it works again. So if you look at the wind maps, it's blowing like crazy at the main ridge, and then you fly a bit to the south and you're in the lee of the Dolomites, and then it's a perfectly normal, beautiful flying day. And you just don't have that here at all.

[01:10:28] And when you're flying over the high plateau, you're basically constantly—especially if you're flying solo—constantly searching for the next thermals and you usually don't have all that much altitude above the ground then. Because if the ground is over 1000 and the base is at 26, then you just don't have much room to move. That's free space until you have to find something where you don't know where you're supposed to find it. So the trigger points are much harder to locate.

[01:10:58] **Lucian Haas:** So, for someone who flies a lot in Norway like you, who basically learned to fly there, is flying in the Alps a piece of cake? No,

[01:11:08] **Ulrike Jüse:** I wouldn't call it a child's play either. Well, I haven't been out in the Alps that much. So I can't say that. I can't rely on that. And this summer was unfortunately... I had actually planned to have more time to fly in the Alps. But the weather really wasn't that great for flying. And unfortunately, not many days turned out well. But that's the experience I have from flying in the Alps. That it's much more obvious where you'll find the next thermals.

[01:11:45] **Lucian Haas:** So if you had to decide right now, between a good flying day in Norway and a good flying day in the Alps, which would you go for? Which would you rather do?

[01:11:55] **Ulrike Jüse:** I'd love to experience a really good flying day in the Alps sometime.

[01:11:59] Because, yeah, all the days I flew in the Alps this past year were these windy days where you'd think, "It'll probably work in this area." And then you'd keep catching glimpses of the wind. You'd constantly notice, "Ah, it's pulling through somewhere here." So, really good days—days where you could say, "Today you can do whatever you want. Today you can fly in any direction and really let loose"—those were unfortunately not included at all. I'd really love to experience that. That would be pretty cool. And if I ever had the chance for something like that, I'd definitely prefer an Alpine day.

[01:12:31] **Lucian Haas:** That would be another goal for this year, where you say, I'm going back to the Alps and hoping for really good flying weather.

[01:12:38] **Ulrike Jüse:** Yes, yes, I do. I'm definitely going back down to the Alps. For a few weeks or so. If it's possible this year, I'll try to do that. Try it again. Try it again, yeah.

[01:12:48] **Lucian Haas:** And what about hike and fly in the Alps? I mean...

[01:12:51] **Ulrike Jüse:** If so, then I'd love to go paragliding in the Alps with Bibi.

[01:12:55] **Lucian Haas:** That's how I understood it too. But then flying with Bibi for really a few days, a few weeks. What would your wish be there?

[01:13:02] **Ulrike Jüse:** As long as it lasts. So if there's a ten-day weather window, I'm taking it. No question. The weather decides.

[01:13:09] **Lucian Haas:** Alright, Ulrike. Then I wish you that you get this chance in 2022, maybe this year or 2023, but definitely in the future—to fly Bibi in the Alps for ten days. But otherwise, of course, you can also do beautiful flights in Norway, where you can fly deep into the wilderness, where you'll need days just to get back home satisfied.

[01:13:34] **Ulrike Jüse:** Sounds good.

[01:13:35] **Lucian Haas:** Thanks for telling me about Norway and aviation. And all the best to you.

[01:13:40] **Ulrike Jüse:** Thanks, you too.

[01:13:48] **Lucian Haas:** That was episode number 74 of Podz-Glidz, featuring Ulrike Jüse in conversation with Lucian Haas. In the show notes for this episode on Lu-Glidz, you will find a series of further links regarding paragliding in Norway. Podz-Glidz is part of the paragliding blog Lu-Glidz's podcast offering. Lu-Glidz is online at www.Lu-Glidz.blogspot.com. By the way, Lu-Glidz is spelled l-u-g-l-i-d-z. If you feel well-informed or well-entertained as a listener of Podz-Glidz and a reader of Lu-Glidz, then please give something back by supporting my work as a patron. Your one-time or recurring contribution is entirely up to you. In other words, you can give as much as you want.

[01:14:34] If you can't decide what amount would be appropriate, feel free to use the following completely non-binding suggestion. How about one euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glidz? Of course, you can listen to a few episodes first and read Lu-Glidz over several months, and then make a lump-sum contribution. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glidz, specifically on the "Fördern" page. Until next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Ulrike Jüse vit et pratique le vol en Norvège. Elle y a déjà remporté la XC-Liga. Mais elle préfère surtout simplement s'envoler vers la nature sauvage, loin de la civilisation.

Norvège. Le pays des fjords. Le pays des saumons d'élevage. Le pays de la richesse pétrolière. Le pays des pulls en tricot. Le pays des sauteurs à ski et des skieurs de fond. Mais le pays des parapentistes ? Cela ne vient pas à l'esprit au premier abord dans cette série.

Pourtant, on pratique bien sûr aussi le parapente en Norvège. Et l'une des meilleures pilotes du pays est une Allemande : Ulrike Jüse. Elle est déjà montée plusieurs fois sur le podium de la norvégienne XC Liga, et même à la première place en 2019 – au général, donc devant tous les hommes, précisons bien.

Ulrike vit en Norvège depuis presque 17 ans, ce qui se entend même parfois dans un accent norvégien sympathique et discret dans sa langue maternelle.

Elle est venue en Norvège pour une promotion en tant que pharmacologue, mais surtout à cause de la beauté sauvage du pays. Car Ulrike est une véritable enfant de la nature. Elle ne peut pratiquement pas se contenter de rester à l'intérieur et loin des zones habitées.

Et ainsi, la quadragénaire pratique de nombreux loisirs sportifs qui lui permettent de partir à la montagne : la randonnée, l'escalade, le patinage sur glace ou le ski de randonnée en font partie – tout comme le parapente. Elle préfère le faire tout à fait seule, dans le style Hike-and-Fly et conçu pour des randonnées en bivouac.

Dans ce 74e épisode de Podz-Glīdz, Ulrike Jüse raconte cette passion. Il s'agit notamment de vols en solitaire à travers la nature sauvage des parcs nationaux norvégiens et de son choix conscient d'itinéraires loin des routes et d'autres possibilités de retour faciles. Nous parlons de l'attrait de découvrir ces paysages naturels imposants sous l'angle de différentes disciplines sportives, mais aussi de sa manière de gérer les risques qui y sont associés.

Un autre sujet est la scène du parapente en Norvège, qui fonctionne déjà un peu différemment par certains aspects que dans les pays alpins. Ulrike donne également des conseils précieux pour tous ceux qui, à la fin du podcast, ressentiraient l'envie de découvrir la nature sauvage norvégienne en parapente.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Natural Light | Artiste : Chris Haugen

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

Regarder & Télécharger : <https://www.youtube.com/watch?v=-U--itxDo5s>

Ulrike Jüse a déjà remporté la XC-Liga en Norvège. Mais elle préfère tout simplement s'envoler dans la nature sauvage, loin de la civilisation.

- Oslo Paragliderklubb (en norvégien, Google Translate fournit une bonne traduction)

Liens :

- sur Facebook : <https://www.facebook.com/ulrikejuese>
- Northernness : <https://www.instagram.com/northernness/>
- Flightlog.org: https://flightlog.org/fl.html?l=1&a=28&user_id=6687&user=Ulrike+J%C3%BCse
- XContest : <https://www.xcontest.org/2021/norway/piloter/detaljer:UlrikeJ>
- Paralogg.se: <https://www.paralogg.se/takeoffs/NO>
- Paraglidingmap : <https://www.paraglidingmap.com/1%C3%A4nder/norwegen>
- Oslo Paragliderklubb : <https://opk.no/>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/01/podz-glidz-74-in-die-wildnis.html>

Transcript

[00:00:08] **Ulrike Jüse:** C'est toujours fascinant quand on a fait un long vol, qu'on atterrit quelque part et qu'on rencontre les habitants pour essayer de trouver un BlaBlaCar ou quelque chose comme ça, et qu'ils nous demandent : « Tu es en voyage ? Tu fais de la randonnée à pied avec ton gros sac à dos ? Tu viens d'où ? » Et là, tu leur dis : « Je suis arrivée en vol, je viens d'Oslo et hier, j'ai fait 150 kilomètres d'Oslo jusqu'ici, là où j'ai atterri. » Ils te regardent toujours avec des yeux ronds. Et puis : « Mais où est ton moteur ? » Le moteur, il est là-haut dans le ciel. C'est le soleil.

[00:00:50] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Ulrike

[00:01:00] **Ulrike Jüse:** Jüse et

[00:01:02] **Lucian Haas:** Lucian Haas au micro.

[00:01:07] La Norvège. Le pays des fjords, le pays des saumons d'élevage, le pays des richesses pétrolières, le pays des pulls en tricot, le pays des sauteurs à ski et des skieurs de fond. Mais le pays des parapentistes ? Ça ne vous viendrait pas à l'esprit dans cette série. Pourtant, on pratique bien sûr aussi le parapente en Norvège. Et l'une des meilleures pilotes du pays est une Allemande. Ulrike Jüse. Elle est déjà montée plusieurs fois sur le podium de la ligue XC norvégienne. En 2019, elle a même fini première. Au général, donc devant tous les hommes, notez bien. Ulrike vit en Norvège depuis près de 17 ans, ce qui se entend parfois même dans un accent norvégien sympathique et discret dans sa langue maternelle.

[00:01:51] Elle est venue en Norvège pour un doctorat en pharmacologie, mais surtout pour la beauté sauvage du pays. Car Ulrike est une véritable enfant de la nature. En principe, elle ne peut pas se passer d'être dehors, loin des zones habitées. C'est pourquoi la quadragénaire pratique de nombreux loisirs sportifs qui lui permettent de s'aventurer en pleine nature. La randonnée, l'escalade, le patinage sur glace et le ski de randonnée en font partie. Et bien sûr, le parapente. Qu'elle préfère pratiquer tout à fait seule dans ces terres sacrées. C'est un style "park-and-fly" conçu pour des randonnées en bivouac. Dans ce 74e épisode de Podz-Glitz, Ulrike Jüse nous parle de cette passion. On y évoque notamment des vols solitaires à travers la nature sauvage des parcs nationaux norvégiens et son choix conscient de parcours loin des routes et des autres moyens de retour faciles.

[00:02:40] On parle de l'attrait de découvrir ces paysages naturels imposants sous l'angle de différentes disciplines sportives, mais aussi de la manière de gérer les risques qui y sont associés. Un autre sujet est la scène du parapente en Norvège, qui fonctionne sur certains points un peu différemment que dans les pays alpins. Ulrike donne également des conseils précieux pour tous ceux qui, à la fin du podcast, auraient envie de découvrir la nature sauvage norvégienne en parapente. Si ce podcast vous plaît, ce serait génial si vous pouviez soutenir mon travail en tant que mécène. C'est très simple et sans aucun engagement. Comment ? Vous le découvrirez sur le site de mon blog Sluglides, sur la page dédiée. Bien entendu, vous pouvez aussi simplement recommander Podz-Glitz.

[00:03:25] Avec une bonne note sur Apple Podcast ou Spotify, un post sur Facebook ou Instagram, ou mieux encore, simplement en en parlant directement avec tes amis pilotes.

[00:03:38] **Ulrike**, j'ai un peu fouillé dans ton carnet de vol en ligne et la dernière entrée qui s'y trouve date du 31 octobre 2021. On ne fait pas de parapente en Norvège en hiver ?

[00:03:52] **Ulrike Jüse**: Si, en fait, oui. Mais je suis très sélective quand il s'agit de voler. Et j'ai tellement d'autres loisirs qui, en hiver, prennent simplement le dessus sur le vol. Donc je choisis en fait d'autres activités, d'autres loisirs que j'ai aussi et que je trouve plus agréables en hiver.

[00:04:14] **Lucian Haas**: Lesquels ?

[00:04:15] **Ulrike Jüse**: Le ski et le patinage sur glace, par exemple. Ce sont mes activités principales en hiver, à côté du travail bien sûr.

[00:04:22] **Lucian Haas**: Du veux dire du patinage artistique, avec de belles pirouettes et tout le reste ? Ou c'est quoi le patinage pour toi ?

[00:04:29] **Ulrike Jüse**: Sans pirouettes. Le patinage ici, tout en haut du Nord, c'est du patinage de randonnée.

[00:04:35] **Lucian Haas**: Du patinage de randonnée.

[00:04:36] **Ulrike Jüse**: Exactement, on fait ça sur des lacs, des fjords ou des rivières. C'est sur de la glace naturelle ou sur ce qu'on appelle de la "glace noire". En gros, de la belle glace naturelle et transparente sur laquelle on se déplace. On peut passer la journée entière à traverser un lac, à suivre une rivière ou à passer d'un lac à l'autre. C'est comme de la randonnée aquatique, mais sur une couche de glace.

[00:05:04] **Lucian Haas**: Tu viens de dire "Black-Eis". Exactement. Donc de la glace noire. Est-ce que c'est vraiment noir ou comment est-ce qu'on est censé se le représenter ?

[00:05:11] **Ulrike Jüse**: Exactement, c'est vraiment noir quand c'est de la glace toute neuve. Enfin, de la glace fine, neuve et transparente, et à cause de l'eau en dessous, elle prend un aspect noir. C'est ça qu'on appelle la "glace noire" en bon français. C'est aussi comme ça qu'on l'appelle en norvégien ou en suédois.

[00:05:28] **Lucian Haas**: Mais on peut quand même voir à travers.

[00:05:29] **Ulrike Jüse**: On peut voir à travers. Enfin, si tu roules le long de la zone de plage, là où l'eau n'est pas très profonde, tu peux voir le fond du lac ou de la mer, les pierres, les poissons, les plantes et tout ça à travers la glace. C'est complètement transparent. Mais si tu es plus loin sur un lac, là où l'eau est plus profonde, ça donne une impression noire, sombre. Sur certains lacs, là où tu as de l'eau de glacier par exemple ou une eau très, très claire, ça peut aussi miroiter en bleu, bleu-vert. Enfin, tu as aussi plusieurs lacs de ce type ici dans les montagnes, des lacs de montagne.

[00:06:02] **Lucian Haas**: Ça a l'air très magique, d'une certaine manière.

[00:06:05] **Ulrike Jüse**: Absolument. Je trouve que c'est pas si différent du vol. Parce qu'en principe, tu te déplaces dans un paysage et tu dois savoir exactement ce que tu fais. Tu dois connaître les conditions. Tu dois maîtriser les techniques. Tu dois savoir lire la glace. Il n'y a personne pour te dire : ici tu peux glisser longtemps, ici la glace est assez épaisse, ici elle te porte. Tu dois tout faire par toi-même. Tu dois être capable de le faire et tu dois évaluer et comprendre les risques. Et là, c'est vraiment super sympa. Enfin, quand tu as appris tout ça en principe et que tu respectes ce qu'il faut respecter, alors c'est vraiment, vraiment magnifique. Et il y a aussi des sons et des expériences très particuliers, qui sont assez spécifiques à cette activité et que tu ne trouveras nulle part ailleurs.

[00:06:58] Alors, quand tu charges une fine couche de glace sur laquelle tu te déplaces ou que tu patines, tu entends des bruits complètement différents.

[00:07:04] **Lucian Haas**: Ça craque ? Exactement,

[00:07:05] **Ulrike Jüse**: ça crée des fissures, des fissures apparaissent et les tensions se libèrent. En gros, la glace est toujours sous tension. Parce que quand l'eau gèle, elle prend plus de place. On le sait tous. Si une gouttière est bouchée, par exemple, ou un tonneau d'eau ou n'importe quoi, ça prend plus de place. La glace a une densité plus faible et un volume plus grand que l'eau qu'il y avait avant. Et ça arrive aussi dans la couche de glace. Donc la glace est sous tension.

Et quand tu y mets ton poids, des fissures apparaissent. Et ça fait des bruits comme dans Star Wars. C'est fantastique quand tu es sur un lac et que tu as des parois rocheuses à côté qui réfléchissent le son. Ce sont des bruits qu'on n'entend pratiquement nulle part ailleurs.

[00:07:50] C'est très spécifique. Et en fait, on ne peut presque pas l'enregistrer. Sur vidéo, tout ça a un côté plus métallique, il faut le vivre.

[00:08:00] **Lucian Haas:** Ça a l'air encore plus magique quand tu le racontes comme ça. Est-ce que c'est ton activité d'hiver préférée, ce patinage sur la glace noire ?

[00:08:08] **Ulrike Jüse:** Oui, ça a pris de plus en plus d'importance ces dernières années, en fait. Mais je trouve aussi le ski très intéressant. Enfin, le ski hors-piste et hors des stations alpines, bien sûr. Se déplacer dans le paysage à ski. Ce qui est aussi très, très beau ici en Norvège. Parce que ces grandes étendues deviennent encore plus grandes et plus vastes en hiver. Parce qu'en principe, de grands terrains ou des zones ne sont accessibles qu'à ski. Il n'y a aucune intervention humaine qui puisse les abîmer. Il y a des chemins ou des routes qui sont déneigés, mais sinon, tu n'as pratiquement que le ski comme moyen de transport. Et c'est très, très beau aussi.

[00:08:50] **Lucian Haas:** Très sauvage.

[00:08:51] **Ulrike Jüse:** C'est assez dingue, oui.

[00:08:54] **Lucian Haas:** Quand est-ce que la saison de vol recommence pour toi, normalement ?

[00:09:00] **Ulrike Jüse:** Alors, moi, je préfère le vol de distance. Donc, mon activité de vol préférée, ce n'est pas forcément le vol de pente ou le soaring.

[00:09:14] Ou plutôt du vol en thermique. Du cross-country, et j'aime aussi bien les tournées de plusieurs jours. Et là, il faut de la thermique. Et elle ne commence vraiment qu'en retard en Norvège. Donc je suis prête dès la fin mars pour faire les premiers vols. Des vols en thermique. Mais j'aime aussi voler en hiver avec des skis. Et le vol de pente avec des skis, c'est aussi sympa. J'aime aussi faire des randonnées en ski avec une aile avec moi. Au cas où on pourrait descendre en volant quelque part. Parce que ça ouvre aussi de toutes nouvelles et belles possibilités. De nouvelles routes que l'on ne peut pas faire avec seulement des skis et de l'escalade, par exemple. Si tu veux descendre par certains versants de montagne où tout est gelé. De grandes crevasses de glacier et tout ça. Alors on pourrait voler par-dessus. C'est une toute autre possibilité pour une toute nouvelle route que l'on peut faire là-bas.

[00:10:03] Alors, passer tout l'hiver sans voler, ça ne va pas non plus. Mais là, tu as vu juste. Ce début d'hiver a été très, très bon. Il y a eu une météo très étrange ici dans le Nord, avec beaucoup de vent et de nouveaux fronts en permanence. En fait, il y a eu très peu de fenêtres météo qui auraient pu offrir des opportunités. Et c'était aussi une période très longue et très, très froide. Quand il fait moins 20 degrés et qu'il y a du vent, on n'a pas vraiment envie de rester en montagne à préparer son matériel pour ensuite redescendre en volant. Il fait juste très froid.

[00:10:38] **Lucian Haas:** Je voudrais te parler un peu plus intensément ou en détail du parapente tout de suite. Mais d'abord, raconte-moi, comment es-tu arrivée en Norvège en tant qu'Allemande ? Et comment en es-tu venue au parapente ?

[00:10:53] **Ulrike Jüse:** C'est une longue histoire. Non, j'aime beaucoup être dehors. Je pense que ça a déjà été un peu évoqué. J'aime toutes sortes d'activités en pleine nature, des loisirs de plein air. Que ce soit la randonnée, la pêche, l'alpinisme, l'escalade, le ski. Le patinage est arrivé plus tard, bien sûr seulement ici en haut. On peut dire que ce n'est pas très répandu en Allemagne. Et là, la Norvège est en fait un eldorado pour ce genre d'activités. Du coup, il est assez logique que si on a un tel intérêt pour ces activités, on se dise : "Tiens, on pourrait peut-être vivre ici en Norvège ?" Oui, et puis il y a eu le fait que je voulais faire un doctorat.

[00:11:39] Et pour ça, il faut être à l'université. Et ce ne serait pas mal si cette université était tout près de la nature, des montagnes et de toutes ces possibilités de combiner les deux. En Allemagne, il n'y a pas beaucoup de villes qui permettent ça. Alors je me suis dit : bon, la Norvège est en fait une très bonne idée. On va juste essayer. Je me suis donc portée candidate partout et j'ai finalement obtenu un poste de doctorante à Oslo. Je me suis installée à Oslo et je suis

restée ici depuis. Ça fait maintenant... quelques années, je me suis installée en 2005.

[00:12:12] **Lucian Haas:** Donc ça fait déjà 16 ans que tu es en Norvège.

[00:12:15] **Ulrike Jüse:** Oui, exactement. J'ai fait un petit calcul rapide, oui. J'ai commencé à voler avant ça. À la fin des années 90, j'ai commencé avec les deltas dans le Chiemgau et j'y ai volé pendant quelques années, jusqu'à ce que je déménage en Nouvelle-Zélande. Pendant une période, j'ai pratiquement arrêté de voler, parce que tout ça, déménager avec des deltas en Nouvelle-Zélande, ce n'est pas très pratique.

[00:12:39] Et puis je suis retournée brièvement en Allemagne, j'ai travaillé à Rosenheim. Là-bas, j'ai continué le deltaplane. Et quand je me suis installée en Norvège, je ne l'ai pas emmené non plus, parce que c'était encore un peu peu pratique. Et surtout ici en haut, au niveau des infrastructures, c'est plus exigeant de se déplacer avec un deltaplane. Enfin, tu n'as quasiment aucune installation de remontée, par exemple en montagne, tu dépends en principe du transport en voiture ou de ta force musculaire. Enfin bref. Et puis, après quelques années, je regardais toujours le ciel avec nostalgie dès que je voyais quelqu'un voler. Et puis à un moment donné, j'ai remarqué que le parapente avait fait des progrès considérables entre-temps. Et c'est en 2013 que j'ai finalement décidé que je pourrais peut-être essayer le parapente.

[00:13:25] Parce que les ailes ont gagné beaucoup en performance entre-temps. Et la sécurité s'est aussi nettement améliorée, au point que même en tant que pilote de deltaplane, on ne percevait plus le parapente comme quelque chose d'aussi farfelu. Et puis, il a des avantages incroyables.

[00:13:43] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que c'était en 2013 que tu as commencé le parapente. Tu étais déjà en Norvège à ce moment-là, est-ce que tu as appris le parapente en Norvège ?

[00:13:51] **Ulrike Jüse:** Exactement, j'ai simplement fait une formation normale ici, un cours pour débutants, et j'ai commencé par le tout début.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est pareil en Norvège, c'est organisé comme en Allemagne ? On va donc dans une école de parapente et on doit passer un brevet A ? Et plus tard peut-être un brevet B ? Ou est-ce que le système est différent ?

[00:14:11] **Ulrike Jüse:** C'est un système complètement différent. En fait, c'est beaucoup moins structuré qu'en Allemagne, pour ainsi dire. Tu n'as pas d'écoles ici qui organisent et vendent ça. Tout est organisé par des clubs. Ce sont des bénévoles qui font, en principe, une sorte de brevet d'enseignement. Donc, des pilotes qui ont leur propre brevet depuis un an peuvent suivre une formation complémentaire et ensuite former de nouveaux pilotes. C'est donc un système totalement différent de ce dont on a l'habitude en Allemagne. Et ça m'a un peu choquée au début, le fait que ce soit géré de manière aussi simpliste ici. Ça a ses avantages, mais en tant qu'Allemand, on trouve quand même ça très bizarre qu'il n'y ait pas vraiment d'instructeurs professionnels.

[00:15:05] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tout est géré par des clubs ? Et tu vas voir un club et tu dis : « J'ai vu que vous faites du parapente ici, j'aimerais aussi savoir le faire. Est-ce que l'un d'entre vous peut m'apprendre ? » Et ils te répondent : « Oui, voici Ole, c'est lui qui va vous apprendre. » Et ensuite tu vas avec lui cinq fois et tu sais à peu près comment ça se passe ? Ou comment ça se passe alors ?

[00:15:24] **Ulrike Jüse:** C'est une façon de faire, mais la plupart des clubs proposent désormais des cours. Ils ont plus ou moins des programmes fixes, du moins les plus gros clubs. Le Oslo Paraglidersclub est l'un des plus grands ici en Norvège. Et quand on habite à Oslo, il est tout naturel de suivre un cours. Ils proposent chaque été cinq ou six cours intensifs où l'on obtient en une semaine ce qu'on appelle en allemand le "L-Schein", donc ce premier certificat qui permet de voler en principe de manière autonome après. Plus ou moins en autonomie dans une zone de vol où vous avez fait un tour avec un instructeur ou où un instructeur vous a donné les bases de décollage et d'atterrissage. Il faut avoir ce certificat L-Schein pour pouvoir voler là-bas.

[00:16:10] Et quand tu as fait, je crois, 30 vols ou quelque chose comme ça, tu es en principe un pilote libre. Tu passes un examen théorique et ensuite, tu as le droit de voler où tu veux.

[00:16:20] **Lucian Haas:** Où tu veux. Ça veut dire qu'en Norvège aussi, on peut décoller où on veut ? Ou est-on aussi limité et est-ce qu'il y a une obligation de décollage, avec des décollages de club typiques ? Et est-on alors limité à ceux-là ?

[00:16:33] **Ulrike Jüse:** Non, tu peux voler où tu veux. C'est ce qu'il y a de magnifique ici dans le pays. Tu peux décoller où tu veux, atterrir où tu veux. Bien sûr, on a aussi un droit aérien. Il faut évidemment le respecter. Donc, il y a aussi des TMA ici en haut, des zones de contrôle et tout ça. Donc, pas là-bas, évidemment. Il faut bien sûr savoir le faire. Tout comme en Allemagne. Mais sinon, si tu n'as aucune restriction d'espace aérien, tu peux décoller et atterrir où tu le souhaites.

[00:17:02] **Lucian Haas:** Combien de parapentistes y a-t-il au total en Norvège ? Juste pour se faire une idée. Genre, à peu près combien ? Tu sais, un chiffre approximatif. Oh. Est-ce qu'on parle de quelques centaines, quelques milliers ? C'est bien.

[00:17:13] **Ulrike Jüse:** Question.

[00:17:15] Alors, certainement pas quelques milliers. Disons quelques centaines. Mais avec une pincée de sel. Je ne sais pas.

[00:17:26] **Lucian Haas:** Et combien de clubs y a-t-il alors, quand tu dis qu'on est généralement organisé en clubs ?

[00:17:30] **Ulrike Jüse:** Il y a environ cinq grands clubs et beaucoup de petits. Enfin, un club peut être simplement une poignée de pilotes qui se disent : « on se crée notre propre club ». Ce n'est pas une grande communauté ici. C'est vraiment très gérable.

[00:17:45] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu en connais la plupart aussi. C'est un peu exagéré, mais bon.

[00:17:50] **Ulrike Jüse:** Je dirais que je connais la plupart des vols directs. Ou alors je les connais tous. Plus ou moins.

[00:17:57] **Lucian Haas:** Oui. Bon, alors dis-moi, combien y a-t-il de Streckenflieger en Norvège ?

[00:18:04] **Ulrike Jüse:** Oh, question difficile.

[00:18:07] On compte.

[00:18:10] Eh bien, disons peut-être 50 actifs.

[00:18:14] **Lucian Haas:** Vu comme ça, ce n'est pas beaucoup. Ça veut dire que les pilotes de vol de distance actifs sont ceux qui participent aussi à des ligues de vol de distance ou qui disent, par exemple, « je poste mes vols sur le serveur ». Là où on peut voir que ce sont toujours les 50 mêmes noms qui apparaissent.

[00:18:30] **Ulrike Jüse:** Oui, disons entre 50 et 100. C'est quand même pas mal. Certains font trois ou quatre super vols par an et font autre chose le reste de l'année. Ou alors ils s'arrêtent un an, et ainsi de suite. Mais les plus actifs, ceux qui se battent vraiment pour les premières places, ils sont peut-être 50. Pas forcément pour les premières places, mais ceux qui volent activement dans ces ligues.

[00:18:57] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est particulièrement difficile de faire de la distance en Norvège ? Que si peu de gens le fassent, quand tu dis qu'il y a quelques centaines de pilotes, mais seulement 50 qui font quasiment de la distance. Est-ce que c'est un défi particulier ?

[00:19:11] **Ulrike Jüse:** Oui et non. Je pense qu'en fait, jusqu'à il y a quelques années, c'était encore assez exotique. Mais il se passe quelque chose en ce moment. Ces dernières années, il y en a quelques de plus qu'avant qui le font ou qui envisagent de le faire. Je pense qu'on voit déjà une certaine tendance : ça devient de plus en plus intéressant pour davantage de pilotes de partir en itinérance. Mais tu as aussi beaucoup de zones où ce n'est pas si simple ou pas si trivial de partir en itinérance, on pourrait dire, à cause du manque d'infrastructures. Si tu pénètres dans certaines régions, tu ne sais pas si tu pourras ressortir le jour même ou même revenir là où tu as commencé.

[00:19:56] Ce n'est plus comme autrefois. Ce n'est pas si simple de tenir la trace, parce qu'en principe, il y a une route dans chaque vallée où tu peux te garer et faire demi-tour. Et ça te donne, en gros, une certaine appréhension pour le vol

de distance. C'est déjà ça.

[00:20:09] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as aussi cette appréhension ?

[00:20:11] **Ulrike Jüse:** Le contraire. J'aspire à ne plus jamais revenir.

[00:20:19] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu vas simplement au décollage, tu décolles n'importe où, tu te laisses porter par la thermique et tu te dis : peu importe, je pars. Je suis mon nez. Peu importe s'il y a une route en bas ou rien du tout. Juste de la nature sauvage.

[00:20:34] **Ulrike Jüse:** C'est ce que je préfère faire, oui. Atterrir sur la route, c'est en fait la pire façon de finir une sortie, je trouve. S'échouer quelque part dans l'arrière-pays, tard le soir, c'est le top. On monte la tente et on reste. Idéalement là où on peut repartir le lendemain. C'est mon favori.

[00:20:54] **Lucian Haas:** On reparlera de ce vol sauvage tout de suite. Une question avant tout : j'ai vu que tu participes aussi à cette ligue de cross-country norvégienne en tant que pilote de distance, et apparemment avec beaucoup de succès si je ne me trompe pas. Raconte-moi, qu'est-ce que tu as déjà gagné concrètement ?

[00:21:12] **Ulrike Jüse:** Je vais te donner un peu plus de détails. Au départ, j'ai commencé le parapente pour faire du hike and fly. Pour l'intégrer à mes autres activités, en gros. Parce que c'était pour moi le plus attirant : pouvoir monter en montagne, grimper, et ensuite redescendre en volant pour ne pas avoir à marcher. Parce que la descente, c'est toujours la partie ennuyeuse, je trouve. Mais j'ai vite découvert que le vol en thermique était en fait super intéressant. Que c'était en principe encore plus intéressant. Et là je me suis dit, bon, si on combine ça avec le camping ou le vol de refuge en refuge... En Norvège, on aime bien faire de la randonnée de refuge en refuge, et souvent avec une tente entre les deux. Et si on pouvait combiner ça avec le vol, ce serait assez génial. Et là je me suis dit, bon, je dois d'abord devenir vraiment douée en parapente. Et pour devenir vraiment douée en parapente, je dois d'abord devenir vraiment douée en parapente.

[00:21:58] Et pour devenir vraiment douée en vol, je dois d'abord devenir vraiment douée en vol. Il faut en principe une sorte d'incitation ou accumuler des points. Je me suis dit que c'était toujours une très bonne stratégie dans ce genre de ligues. Eh bien, quand j'ai fini par parcourir une certaine distance, je me suis inscrite dans une de ces ligues. C'était en 2017, ça peut être juste ? C'était en 2017, ça peut être juste ? 17, 18, 19 ? Oui,

[00:22:18] **Lucian Haas:** Je crois que c'est en 2017 que tu as eu tes premiers succès. Oui, je crois que c'est en 2017 que tu as eu tes premiers succès. Exactement, 2017.

[00:22:26] **Ulrike Jüse:** Oui, enfin, c'est déjà la toute première saison où je me suis inscrite en ligue. J'ai fini troisième et j'étais genre, oh, comment, hein ?

[00:22:34] C'est presque par accident, mais ça a quand même suscité l'intérêt de continuer.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Troisième du classement féminin ?

[00:22:44] **Ulrike Jüse:** Non, il n'y a pas de classement féminin ici. On n'est pas assez nombreux. On n'a qu'un seul classement. Et ça regroupe toutes les catégories, les hommes et les femmes, tout est mis dans le même panier. Tout.

[00:22:56] **Lucian Haas:** dans un même sac. Ça veut dire qu'il n'y a de toute façon que ces 50 pilotes, hommes ou femmes, et on ne peut pas faire beaucoup de classements, il n'y en a qu'un seul où tout le monde participe. Est-ce que les différentes classes d'aile sont quand même évaluées avec un facteur, ou est-ce que quelqu'un qui vole avec une aile ENA a juste eu de la malchance, d'un point de vue performance ?

[00:23:14] **Ulrike Jüse:** Là, tu as eu de la malchance. Et si tu as une petite aile de classe C et que tous les autres ont des ailes de classe D, alors en principe, tu as aussi eu de la malchance, il faut juste voler mieux. Tout simplement. Alors

[00:23:25] **Lucian Haas:** Si je comprends bien, tu voles avec une petite aile C. Exactement. Et la plupart des autres pilotes de cross-country en Norvège, qui sont plutôt orientés performance, volent des ailes plus allongées avec un D devant. Exactement. Mais tu devais être plutôt bon, parce qu'en 2017, quand tu étais déjà troisième, je crois en 2018 ou 2019, à un moment donné, tu as même gagné cette ligue XC.

[00:23:47] **Ulrike Jüse:** Oui, je crois que c'était ma deuxième année dans la ligue. C'est là que j'ai même gagné. C'était super. Comment

[00:23:55] **Lucian Haas:** est-ce que ça a été bien reçu quand une femme a soudainement gagné ? Ou est-ce qu'en Norvège, où les femmes sont peut-être beaucoup plus présentes qu'en, enfin dans les pays nordiques, où les femmes sont de toute façon beaucoup plus normales en politique et ailleurs, est-ce que tout est considéré de la même manière, est-ce que c'est aussi totalement accepté qu'une femme se retrouve en tête parmi les pilotes ? Ou est-ce que c'est encore quelque chose de spécial en Norvège ?

[00:24:18] **Ulrike Jüse:** Je ne sais pas du tout comment c'est perçu ou comment c'est communiqué. Ni comment on y pense. Enfin, ça n'a pas fait grand bruit, ce n'est jamais un sujet de conversation. Mais il y a peu de femmes, malheureusement aussi ici, qui font du long-courrier. Très peu.

[00:24:34] **Lucian Haas:** Ce serait les pilotes de ligne. Et si tu regardes l'ensemble des pilotes, est-ce que la proportion de femmes en Norvège est aussi d'environ 10 % comme dans la région alpine ? Ou est-ce qu'elle est peut-être plus élevée en Norvège ?

[00:24:44] **Ulrike Jüse:** Non, c'est la même chose. Pas assez, la proportion de femmes est trop faible. Malheureusement, vraiment.

[00:24:51] **Lucian Haas:** Pourrais-tu appeler plus de femmes comme exemple ? Malheureusement, malheureusement. Où passes-tu en fait tout ce temps d'attraction en Norvège avant de venir en avion ?

[00:24:56] **Ulrike Jüse:** J'espère bien. Ce serait super, ce serait un bel effet de baye.

[00:25:01] **Lucian Haas:** Est-ce que tu voles toujours seul lors de tes vols de distance ? Ou est-ce qu'en Norvège, on va souvent voler ensemble ? Surtout parce que c'est une telle wilderness, où on se dit peut-être qu'on ne veut pas s'y aventurer tout seul ?

[00:25:14] **Ulrike Jüse:** Oui, c'est ça. On se donne rendez-vous pour le départ. C'est probablement pareil que dans d'autres pays, on est en principe une sorte de groupe qui se retrouve tôt sur la place de la ville et qui part ensemble. Et beaucoup, ou la plupart, je dirais même, aiment voler à deux, à trois ou en groupe, au moins au début, ou pour la première partie ou une grande partie du trajet. Moi, je vole généralement pour mon propre compte. J'ai une sorte de style de vol différent et je ne m'intègre pas très bien là-dedans, j'ai mes propres idées sur la meilleure façon de passer la journée et je me mets généralement après...

[00:26:01] **Lucian Haas:** Alors, raconte-moi, qu'est-ce qui est particulier dans ton style de vol ?

[00:26:04] **Ulrike Jüse:** On en a déjà brièvement parlé. C'est que je vole avec une aile C, et même la plus petite. Je suis une pilote légère. Et on est généralement plus lents, nettement plus lents. Ça veut dire que si je veux suivre le rythme avec une aile D, je devrais voler à pleine accélération toute la journée, et ce n'est pas forcément ce que j'aime.

[00:26:26] Ça me stresse. Je remarque aussi que je n'arrive plus vraiment à me concentrer sur le reste, que je suis en principe juste occupée à ne pas perdre le contact. Et je n'aime pas du tout ça. Ça me stresse énormément. Et ça enlève aussi un peu le focus. Ça m'éloigne des belles choses du vol, ce côté ludique et exploratoire où on suit en principe sa propre intuition et pas celle des autres. En général, je vole d'ailleurs seule. Environ 80, 90 % de mes vols se font tout à fait seule après le décollage. Et puis, bien sûr, mon approche, c'est que je préfère m'éloigner des routes et des vallées...

[00:27:12] ... et je me lance dans des zones où je n'ai jamais volé ou où personne n'a encore volé. Alors que beaucoup d'autres pilotes préfèrent suivre les parcours de compétition. En principe, c'est la même chose qu'ici qu'en Autriche, certains parcours sont particulièrement adaptés pour aller loin, faire beaucoup de kilomètres et marquer beaucoup de points. Mais moi, ce sont plutôt les coins reculés qui m'attirent, ceux où on ne fait normalement pas de longues sorties et où je n'ai pas encore volé longtemps.

[00:27:42] Alors, le cerveau a besoin de nouveaux points de vue et de nouveaux paysages. Si j'ai déjà fait une ligne par le passé, je l'ai faite, c'est fini. La prochaine fois, j'ai besoin de quelque chose de nouveau. Si je me trouve sur le même sommet, je veux essayer une autre direction et découvrir quelque chose de nouveau, pas refaire la même chose. Mais là,

je pense que je suis un peu bizarre.

[00:28:06] **Lucian Haas:** Tu ne voles jamais faire deux fois le même parcours ?

[00:28:08] **Ulrike Jüse:** Alors, il y a certains trajets qu'on doit faire plus souvent. Et c'est seulement parce que si on commence à voler ici en haut au printemps, c'est-à-dire les premiers bons jours de vol, on est très limité par la neige. Et en principe, enfin je vole surtout dans le sud-est du pays, là tu as plusieurs vallées principales, enfin trois ou quatre vallées principales. Et là, il n'y a plus de neige dans la vallée, mais sur les hauts plateaux qui délimitent ces vallées, tu as encore une couche de neige continue. Et en principe, tu ne peux pas voler au-dessus. Donc pendant le premier mois, enfin jusqu'à fin mai au moins, tu es obligé de voler le long des vallées. Tu ne peux rien faire d'autre. Parce que dès que tu t'en éloignes, ça ne mène qu'à l'atterrissage. Et là, tu atterris dans la neige et là, tu as de vrais problèmes.

[00:28:56] **Lucian Haas:** Mais ce serait seulement pour le printemps. En été, la neige a fondu et tu peux voler pratiquement où tu veux. Donc tu n'as plus besoin de faire attention ?

[00:29:05] **Ulrike Jüse:** Exactement. Et là, je vole où je veux. Je vole pas mal. En allemand, on dit « trajet libre », non ? Enfin, quand on ne fait pas de triangles. En gros, d'un point A à un point B. Et c'est justement parce que la Norvège est assez venteuse. Faire des triangles ici, on se retrouve souvent coincé face au vent. Et en fait, si tu veux aller un peu plus loin, ça vaut le coup de voler avec le vent. Alors, je laisse en fait le vent déterminer mon itinéraire.

[00:29:37] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu décolles, que tu te mets face au vent, que tu te laisses porter par lui tout en admirant le paysage.

[00:29:43] **Ulrike Jüse:** Oui. Je sais bien où le vent souffle. J'ai fait une vérification météo avant. Donc j'ai déjà une idée de la direction du vent et de ce qui vaut le coup de voler. Et il faut aussi, je veux dire, la Norvège n'est pas si grande. Il faut aussi, en principe, choisir intelligemment le point de départ. Si on veut voler loin, il faut décaler le point de départ suffisamment pour avoir, en principe, assez de distance avant de se retrouver quelque part au bord de la mer.

[00:30:09] **Lucian Haas:** Quand tu fais ce genre de vols, tu sais d'où vient le vent et tout ça. Est-ce que tu prépares ça d'une autre manière en fixant des points de passage ? Ou est-ce que tu dis : non, c'est du vol à l'instinct, je pars comme ça. Je regarde juste où le vent me porte et je vois bien où je vais atterrir. Et ensuite, je dois voir à partir de là comment je vais revenir.

[00:30:32] **Ulrike Jüse:** Non, en fait non. Ni l'un ni l'autre. Je me fixe rarement des points de passage fixes. En tout cas, je ne programme rien dans l'instrument, ni de points de virage ou quoi que ce soit. Depuis que je vole en triangle et que je veux chasser des points, alors il faut bien sûr quelque chose comme ça. Mais je planifie déjà précisément, en tout cas le plan A, le plan B, peut-être même un plan C, de ce que la journée pourrait apporter. Parce qu'on a aussi ici, par exemple, un espace aérien qui n'est pas tout à fait simple. Il faut aussi naviguer autour de toutes ces restrictions d'espace aérien et ne pas se mettre dans une situation stupide où tu dois atterrir quelque part parce que tu ne peux pas contourner. Ça limite pas mal les possibilités, malheureusement.

[00:31:19] Et puis, la météo n'est pas idéale partout sur une même journée. On essaie donc de tracer la route de manière à avoir, en principe, la meilleure météo toute la journée ou la meilleure thermique tout au long de la journée, même le soir, avec la même direction de vent. C'est donc une vérification météo très détaillée qui est nécessaire avant même que je ne parte voler. En saison, pendant la saison de vol, je passe énormément de temps sur la météo, presque tous les jours.

[00:31:49] **Lucian Haas:** Si tu pars en vol maintenant et que tu te dis : « OK, je sais d'où je pars, je sais vers où le vent va probablement me porter, le vent sera supportable. » Qu'est-ce que tu emmènes comme équipement, surtout quand on part dans la nature sauvage, aussi pour la sécurité ? Si tu dis que c'est hors de toute civilisation, là où tu vas parfois traîner. Est-ce que tu as un InReach, un tracker satellite ou autre chose avec toi ? Qu'est-ce qui fait partie de ton équipement uniquement pour des raisons liées à la nature sauvage, qu'est-ce qu'il y a dedans ?

[00:32:22] **Ulrike Jüse:** Alors, j'ai un Spot avec moi, c'est ça. Ça fait plusieurs années que je l'ai toujours. Le téléphone bien sûr, même si on n'a pas de réseau partout, comme dans les Alpes en principe. Et j'ai toujours mon équipement de bivouac et assez de nourriture pour deux ou trois jours en fait. Ça veut dire que je peux rester plusieurs jours sur la route et changer d'avis assez spontanément si la météo ou le vent et les conditions sont différents de ce que prévoyait le

bulletin météo. Parce que ça ne correspond pas toujours, surtout ici en haut, pas toujours. Donc j'ai tout avec moi, assez de vêtements et tout ça. La seule chose qu'on n'a pas besoin d'avoir avec soi, c'est l'eau. Il y en a partout où on atterrit. Peu importe où on atterrit, il y a de l'eau. Ce qu'il faut avoir avec soi, c'est une bière. Il n'y en aura certainement pas là où on atterrit, enfin là où j'atterris.

[00:33:11] **Oui**, c'est l'équipement de base.

[00:33:15] **Lucian Haas**: Il y a une tente dedans ? Oui. Il y a toujours un sac de couchage ? Oui, exactement. C'est une toute petite tente individuelle, ou comment est-ce qu'on doit se l'imaginer ?

[00:33:22] **Ulrike Jüse**: Exactement, c'est une tente que l'on peut aussi utiliser comme vêtement de pluie en même temps. On appelle ça une tente-poncho.

[00:33:30] **Lucian Haas**: Et puis tu as un bâton de marche que tu utilises pour monter ton poncho, et tu peux dormir dessous. Ça

[00:33:39] **Ulrike Jüse**: C'est tout à fait ça, exactement. Et un petit matelas gonflable. Et là, on a en principe... en principe tout ce dont on a besoin.

[00:33:46] **Lucian Haas**: Sur combien de tes ailes est-ce que ça t'arrive de devoir vraiment le faire ? Pas par choix, parce que tu te dis que je veux quand même enchaîner deux ou trois étapes pendant plusieurs jours, genre faire un voyage en hike-and-fly, mais vraiment que tu te dis : je suis parti en vol et au bout du compte, j'ai dû passer la nuit quelque part en pleine nature et je ne suis revenu que le lendemain ou peu importe quand.

[00:34:11] **Ulrike Jüse**: Alors, ça dépend de ce que... Enfin, on peut à n'importe quel moment... On peut à n'importe quel moment traverser la nuit. Les journées sont tellement longues ici. En plein été, il ne fait presque jamais nuit. Enfin, il fait sombre vers onze heures et ça recommence à s'éclaircir vers deux heures. Donc en principe, tu peux... Tu n'en as même pas besoin. Tu peux à n'importe quel moment, même si tu te retrouves en plein milieu de Jotunheimen, tu peux faire le chemin du retour vers une route en huit heures environ ou quelque chose comme ça, et ensuite repartir en voiture si tu le souhaites. Mais je trouve ça en fait... plus sympa de rester là où j'atterris. Enfin, je ne l'ai jamais prévu. Et en plus, quand on connaît bien le terrain et les environs, ce que je sais faire maintenant, on sait aussi où on peut repartir le lendemain.

[00:35:00] En fait, le plus beau, c'est de simplement rester là-bas ou de poser son atterrissage de façon à savoir que c'est une petite randonnée jusqu'au prochain décollage. Ou alors, on atterrit simplement là où on peut décoller le lendemain. Je trouve ça plus intéressant que de tout miser sur le fait de ressortir. À moins que, bien sûr, si on doit travailler le lendemain, qu'on doit rentrer, alors on est obligé de le faire. Mais il ne m'est jamais arrivé de devoir rentrer et de ne pas y arriver, ou de devoir passer la nuit là-bas même si je ne le voulais pas. Heureusement, ça ne m'est jamais arrivé, non.

[00:35:38] **Lucian Haas**: Si tu as un boulot qui se fait probablement du lundi au vendredi, alors tu as toujours le week-end pour voler. Mais ce que tu fais là, c'est ça le problème. Le jour de vol principal, le samedi, parce que le dimanche, tu dois toujours te dire que je dois quand même revenir d'une manière ou d'une autre.

[00:35:50] **Ulrike Jüse**: Oui, heureusement, j'ai un travail assez flexible. Alors j'essaie toujours, quand il y a de bonnes journées de vol — il n'y en a pas beaucoup ici en haut — quand il y a de vraiment bonnes journées de vol, j'essaie de les prendre, même si c'est en semaine, et j'aime bien avoir aussi le lendemain de libre pour avoir la possibilité de combiner les deux.

[00:36:13] **Lucian Haas**: Juste l'année dernière, en 2021, j'ai vu que tu as fait quelques tours en hike-and-fly et que tu es passé par des parcs nationaux en Norvège. Est-ce qu'on a le droit de voler normalement dans ce genre de parcs nationaux ?

[00:36:30] **Ulrike Jüse**: Pas dans tous. C'est un peu différent. Ça veut dire qu'il y a un parc national où le décollage est interdit et où l'atterrissage prévu est interdit. C'est le parc national de Rondane. C'est à cause des rennes sauvages là-bas, qui sont très craintifs. Et là, au point de départ, on veut interdire le cerf-volant en hiver. Et le législateur a mis le cerf-volant et le parapente ou le parapente dans une catégorie, en principe. Et là, malheureusement, pour le moment, le

décollage est interdit. Sinon, on peut y voler d'ailleurs, passer au-dessus et se débrouiller. Et c'est un très bel endroit. Il faut atterrir, comme ça, c'est autorisé.

[00:37:16] Mais dans tous les autres parcs nationaux, il est permis de décoller comme d'atterrir. Il n'y a pas d'autres restrictions en principe.

[00:37:24] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'on peut se rendre dans un tel parc national, se dire : je vais monter quelque part sur une montagne, je décide que c'est ma montagne de décollage et je décolle là-bas.

[00:37:33] **Ulrike Jüse:** Oui, exactement. Si c'est possible de décoller. La Norvège est assez rocheuse, du moins sur les sommets, c'est souvent tellement rocheux que tu ne peux même pas décoller. Et en Norvège, la limite des arbres est à environ... enfin, je parle du sud de la Norvège, c'est la région où je vole le plus en fait, donc au sud de Trondheim, la limite des arbres se situe à environ 1000 mètres et au-dessus de 1400 environ, tu n'as plus que des éboulis, des pierres et de la roche. Les plus hauts sommets sont à 2400 et les vallées se situent en moyenne, enfin au moins en haute montagne, en moyenne entre 600 et 700 mètres d'altitude. Donc tu n'as pas vraiment beaucoup de dénivelé. C'est une altitude de décollage très efficace.

[00:38:17] **Lucian Haas:** Parce qu'on ne peut pas sortir du rocher, on ne peut pas aller jusqu'en haut.

[00:38:20] **Ulrike Jüse:** Exactement, un tas de cailloux.

[00:38:23] **Lucian Haas:** À quoi ça ressemble, enfin, comment est-ce que tu choisis ces lieux de départ ? Si tu dis que tu vas dans un parc national où tu n'es jamais allé et d'où tu n'as jamais parti, est-ce que tu regardes ça sur Google Earth ou autre chose pour te dire : « là, je peux peut-être partir, je vais marcher jusqu'à cet endroit et j'espère trouver une zone sans éboulis ? »

[00:38:43] **Ulrike Jüse:** Exactement. Eh bien, j'ai déjà été dans énormément de régions à pied ou à ski, et même à ski, on voit très bien comment c'est en montagne, car souvent tout est balayé, la neige est balayée, donc on voit déjà si c'est très pierreux ou si la mousse et ce genre de choses dépassent, ou même en été à pied. Donc je connais énormément de régions, énormément de montagnes aussi depuis longtemps et je sais à quoi elles ressemblent, mais sinon Google Earth est très bien, Instagram est parfait pour trouver ça.

[00:39:18] Au début de l'été, on a encore des plaques de neige qu'on peut utiliser, mais ça ne marche plus si tu as du vent du sud par exemple, là ça redevient plus difficile, mais avec toutes les autres conditions météo, on peut aussi utiliser les plaques de neige. Ou alors on essaie, on y va au hasard et on sait, donc la limite est aux alentours de 1400, là où on peut décoller et si on trouve un décollage à 1400, alors il y a généralement quelque part un petit coin avec de la mousse où on peut encore déployer l'aile, mais il faut en principe être très exigeant et pouvoir décoller sur une surface minimale, c'est déjà un avantage.

[00:39:52] **Lucian Haas:** Et pour l'atterrissage, quand tu dis que tu voles juste là-dedans, dans la nature sauvage, est-ce qu'il y a beaucoup de forêt, au point de dire que c'est une zone pratiquement inutilisable, ou est-ce qu'à cause des lichens, des mousses et des autres petits buissons, on pourrait dire qu'on pourrait presque atterrir n'importe où là-bas, peu importe la forme que ça prend quand on se pose ?

[00:40:11] **Ulrike Jüse:** Eh bien, ça dépend aussi de l'endroit où tu te trouves et où tu atterris, de la région en Norvège, car la géographie et la topographie varient énormément d'une partie du pays à l'autre. À l'est des principales chaînes de montagnes, en gros, à l'est de — je ne sais pas si Jotunheimen est un terme connu — enfin, on peut diviser le sud de la Norvège de manière assez globale en deux : le pays de l'Ouest, c'est-à-dire le paysage typique des fjords qu'on voit sur toutes les affiches publicitaires, avec les fjords et les belles montagnes. Et puis tu as l'est du pays, qui est plutôt composé de hauts plateaux avec des vallées en U jusqu'aux plaines, et entre l'est et l'ouest, tu as en principe une zone de haute montagne qui forme la ligne de partage des eaux entre l'ouest et l'est.

[00:41:00] Et dans cette région, tu as des vallées relativement hautes qui se situent parfois au-dessus de la limite des arbres ; c'est parfois facile pour atterrir, mais parfois il y a des éboulements sans fin. Là, tu ne peux carrément pas atterrir, c'est soit l'un, soit l'autre.

[00:41:17] Alors qu'à l'est de ces montagnes, tu as généralement des vallées avec de l'agriculture, des champs ou des forêts, des vallées plus basses où il est très, très facile d'atterrir, c'est-à-dire que c'est généralement très, très facile de trouver un endroit. Alors qu'à l'ouest, c'est le paysage de fjords et là, tu as de l'eau au fond de la vallée, donc atterrir dans le fjord n'est pas une bonne idée et beaucoup de coins là-bas sont aussi très exigeants pour trouver des zones d'atterrissage.

[00:41:45] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ton coin préféré — ou probablement ton principal terrain de vol — c'est cette zone intermédiaire, là où tu dis que dans les montagnes, c'est là qu'on peut le mieux voler.

[00:41:52] **Ulrike Jüse:** Oui, pour le vol de distance, c'est en fait l'est qui est le mieux, parce que c'est beaucoup plus sec. C'est souvent dans l'ombre pluviométrique ; tous les fronts qui arrivent de l'ouest se déversent dans le Westland et aussi en grande partie dans la haute montagne, là où les nuages s'accumulent. Oui, c'est un très bon point. Alors, derrière cette barrière, en principe, tu as toutes les zones sèches avec les hauts plateaux. C'est là qu'il y a les meilleures conditions pour le vol de distance et surtout la saison la plus longue. Dans la zone de haute montagne, tu as une saison très, très courte. Ça commence à un moment donné en juillet et ça s'arrête fin août. Très, très court.

[00:42:37] **Lucian Haas:** Tu as mentionné tout à l'heure le terme ou le nom de Jotunheimen comme parc national. Là où tu as fait une sortie en hike-and-fly. Raconte-moi un peu une telle excursion. Qu'est-ce qu'on voit quand on y est en vol ?

[00:42:54] **Ulrike Jüse:** Jotunheimen est une région très alpine. Ce n'est pas si différent des Alpes, si l'on met de côté le fait que les vallées ne sont pas aménagées. Tu n'as aucune route ni infrastructure dans les vallées, dans toute la région. C'est une étendue d'environ 50 par 50 kilomètres, peut-être. Le plus haut sommet de la zone est la Drehe, à 2490 mètres. J'y suis allée très souvent, aussi bien pour l'escalade que pour la randonnée et le ski. Donc, je connais très bien la région depuis avant. Mais avant l'été dernier, je n'y ai pratiquement jamais volé.

[00:43:41] Alors, j'ai fait quelques petites incursions. Je suis entré dedans ou j'ai parcouru, en principe, les zones périphériques. Et en fait, personne d'autre ne l'a vraiment fait. Donc, si tu regardes ces cartes de chaleur, c'est une zone immense qui n'a pratiquement aucune ligne d'autres pilotes de vol à distance. Ça m'a toujours tenté, ça fait des années que ça me trotte dans la tête, d'y aller voler. Mais ce sont peu de jours par an où c'est vraiment possible. Et l'année dernière, c'était en fait fantastique. C'étaient deux week-ends prolongés. Justement des week-ends avec des conditions vraiment au top, presque pas de vent, une vraie haute pression fin août, une magnifique thermique. En fait, les conditions parfaites pour y aller voler. Et j'ai aussi fait deux bivouacs là-bas.

[00:44:30] Et c'est vraiment fantastique de survoler des sommets de montagnes, ou de telles lignes ou telles voies d'escalade que l'on a déjà gravi auparavant, de voler au-dessus de sommets de montagnes. Quand on y est déjà allé à pied ou en ski, de voler au-dessus, c'est vraiment, vraiment spécial quand on le fait pour la première fois et qu'on sait que personne d'autre n'est jamais passé au-dessus. En parapente, c'est vraiment classe.

[00:44:55] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui t'attire autant dans ce vol en milieu sauvage, ou vraiment dans le fait de dire « j'ai été la première ici » ? Qu'est-ce qui te pousse à y aller ?

[00:45:06] **Ulrike Jüse:** Pas forcément être la première. C'est plutôt cette envie d'exploration dont j'ai parlé tout à l'heure, le fait que j'aime découvrir les paysages de différentes manières. C'est une expérience totalement différente quand on y va à ski et qu'on y survole un an plus tard, parce qu'on a des impressions complètement différentes. On voit le paysage sous un autre angle, tout naturellement, et on utilise en principe les conditions que la nature nous offre pour se déplacer. S'il y a de la neige, on peut s'en servir pour skier, il y a de la glace sur les lacs qu'on traverse et on maîtrise ainsi le patinage. On peut faire ça et maîtriser le vol à un certain niveau.

[00:45:55] Alors, on peut survoler le terrain et, en principe, explorer le paysage d'une tout autre manière. Ou alors, si on sait grimper et qu'on maîtrise l'escalade sans broches — c'est l'escalade en Norvège — alors on peut l'explorer de cette façon. Et s'en servir pour explorer et découvrir pour soi-même. C'est en fait ce que je trouve si beau dans toutes les activités que je fais : qu'on ne se déplace pas sur des installations humaines, comme des remontées mécaniques par exemple ou des structures d'escalade, mais qu'on maîtrise en principe le métier soi-même, qu'on comprend les conditions et qu'on mette en pratique toute la théorie et, en principe,

[00:46:43] la nature, oh, comment est-ce qu'on dit ça en allemand ?

[00:46:51] Tu

[00:46:52] **Lucian Haas:** Dis-le en norvégien, dis-le juste en norvégien, peut-être que ça te reviendra en allemand après.

[00:46:56] **Ulrike Jüse:** Oui, en norvégien, c'est beaucoup plus simple, en principe, de se déplacer d'un point A à un point B en étant en harmonie avec la nature. Je trouve ça vraiment beau, ce côté être soi-même responsable, naviguer à travers un paysage et prendre des décisions. Et comprendre et utiliser les conditions données, en gros, pour avancer. C'est ça qui est attirant dans toutes ces activités. Ça ne doit pas forcément être le vol, ça peut tout à fait être une autre activité.

[00:47:27] **Lucian Haas:** Si tu compares toutes ces différentes activités que tu fais, qu'est-ce que tu trouves de passionnant dans le vol, quand tu explores de tels paysages ?

[00:47:41] **Ulrike Jüse:** C'est une question difficile. Mais voler est fascinant. Et je pense, et je pense que la plupart des gens le pensent aussi, que voler est fascinant parce qu'en principe, avec une toile de nylon, on se déplace vers le haut dans de l'air chaud pour ensuite avancer jusqu'à trouver la prochaine poche d'air chaud. C'est donc tellement de théorie appliquée, bien plus que pour d'autres activités. Voler est en principe un rêve de l'humanité, non ? Dès qu'on est enfant, quand on voit des deltaplans quelque part dans les montagnes, on se dit : oh, fantastique, c'est presque surnaturel que ce soit possible. Et je crois que cette fascination, on l'a toujours, on ne s'en débarrasse jamais une fois qu'on l'a essayé. Le fait que ça fonctionne et que ça fonctionne si bien, qu'on puisse se transporter si loin avec.

[00:48:30] C'est toujours fascinant quand on a fait un long vol et qu'on atterrit quelque part pour rencontrer les habitants, pour faire du stop ou quelque chose comme ça, et qu'ils te demandent : « Tu es en voyage ? Tu marches à pied avec ton gros sac à dos ? Tu viens d'où ? » Et là, tu réponds : « Je suis venu en volant, je viens d'Oslo et je suis arrivé hier. J'ai fait 150 kilomètres d'Oslo jusqu'ici en volant. » Ils te regardent toujours avec des yeux ronds, genre : « Mais avec ça ? Et où est ton moteur ? » Le moteur, il est là-haut dans le ciel, c'est le soleil.

[00:49:01] Et c'est tout simplement, enfin pour nous c'est devenu presque normal maintenant, parce qu'on sait comment ça marche. On n'y pense plus vraiment, mais si on s'y arrête vraiment pour y réfléchir, c'est assez fascinant que ça fonctionne, que l'on puisse faire ça. Oui, tout simplement.

[00:49:18] **Lucian Haas:** Je m'imagine que quand tu fais des randonnées en ski ou tes randonnées en patinage, ou quand tu vas marcher ou grimper, tu le fais souvent accompagné par d'autres. En escalade, c'est aussi fréquent de s'assurer mutuellement et tout ça. Mais le vol, c'est quelque chose où tu te dis que tu le fais en fait complètement seul, même si on part peut-être du même décollage, mais je suis très vite sur mes propres routes, les autres sont beaucoup plus rapides et je veux faire ma propre chose et tout le reste. Ce que tu as dit là, à quel point est-ce que ce fait d'être seul dans une telle nature sauvage est pour toi un pur plaisir et à quel point ressens-tu aussi parfois de la peur ?

[00:49:57] **Ulrike Jüse:** Pas de peur, juste du plaisir. En fait, j'aime ça énormément. J'aime aussi beaucoup être seule en général. Je ne le fais pas, certes, tout le temps. Et certaines activités, comme le patinage par exemple, la sécurité repose sur le fait de ne pas être seule. Et là, nous sommes assez stricts. Pour le patinage de randonnée, on ne part pas seul. Pour des raisons de sécurité. Mais pour le ski, la randonnée et dans une certaine mesure l'escalade, je le fais très, très volontiers seule. Pour l'escalade bien sûr, quand on s'assure soi-même, il faut quelqu'un pour tenir la corde de l'autre côté. Là, on ne le fait pas seul. Mais j'aime aussi beaucoup, maintenant, faire les vieilles via ferrata.

[00:50:42] Je le fais aussi très volontiers seule. Quand il y a déjà une installation que j'utilise, c'est en fait l'une des rares activités que je fais où d'autres ont préparé quelque chose et construit une sorte d'infrastructure en montagne. Mais j'aime bien les utiliser aussi. En fait, j'aime beaucoup être seule en chemin. Et parce qu'en principe, comme je l'ai déjà dit, on prend ses propres décisions. On est plus autonome et on observe les conditions, seul, on navigue seul. Il faut en principe pouvoir tout gérer, l'appliquer seul et prendre les bonnes décisions seul. Je trouve ça très intéressant. Et aussi simplement le fait de rester seul le soir devant la tente ou au coin du feu, perdu dans ses propres pensées.

[00:51:34] Parce que justement, quand tu as volé toute la journée, ton cerveau tourne à plein régime. Et tout le temps, c'est comme une partie d'échecs en principe. Tu es très tendu, tu penses stratégie, sécurité, conditions, parties d'échecs.

Est-ce que c'est toujours vrai ? Est-ce que c'est comme je le pensais ? Est-ce que les prévisions sont bonnes ? Ou est-ce qu'il y a autre chose ? Tu es tellement tendu toute la journée, tu en vis trop. Et le fait de traiter tout ça le soir, je trouve que c'est déjà très beau de le faire seul. Même si, d'un autre côté, c'est aussi très beau. Mais c'est différent quand on a volé une étape à deux, à trois, qu'on peut échanger avec les autres. Mais c'est juste différent quand on atterrit à deux ou à trois. On l'a aussi fait cette année. On a fait l'entrée par Jotunheimen cette année, et pour la dernière étape, on a même volé à quatre.

[00:52:19] Ça m'arrive très rarement. Mais c'était aussi très sympa, le soir, d'être à quatre, chacun devant sa petite tente individuelle, à regarder les montagnes et à reparler de la journée. C'est aussi très, très beau. C'est de la variété.

[00:52:37] **Lucian Haas:** Si tu atterris quelque part en pleine nature, il pourrait arriver que tu aies vraiment pas de chance et que tu te blesses sur les petits éboulis, ou autre chose. Et là, tu es seul. Est-ce que ça t'est déjà arrivé d'être vraiment là, quelque part en pleine nature, et de te dire : "Mince, je ne vais pas pouvoir m'en sortir tout seul ?"

[00:53:00] **Ulrike Jüse:** Oui, ça m'est déjà arrivé. C'était il y a déjà un moment.

[00:53:06] D'habitude, je n'y pense pas trop. Même maintenant, après m'être arrivée une telle chose. Mais là, c'est vrai que j'ai eu un atterrissage difficile. Ça fait quatre ou cinq ans maintenant. Quatre ans. Et j'ai tout de suite réalisé que je ne devais pas essayer de m'en sortir seule et j'ai dû appeler les secours. À l'époque, sans Spot, donc sans le bouton SOS par satellite. C'était aussi le tournant où je me suis dit qu'il me fallait un truc pareil, parce que mon téléphone de l'époque, qui n'était pas un smartphone, avait une petite barre qui apparaissait et disparaissait.

[00:53:51] C'était donc aussi un endroit très peu accessible. Mais l'appel d'urgence est quand même passé au centre de secours. Et ils ont envoyé un hélicoptère.

[00:54:01] Et il l'a aussi trouvé.

[00:54:04] C'est déjà une situation étrange là-bas. Là-bas, toute seule quelque part. Personne ne savait non plus où j'étais. Donc à ce moment-là, je suis aussi partie sans aucun tracking. Je suis partie toute seule. Tous les autres qui ont décollé ce jour-là ne sont pas là. Ils sont partis tout ailleurs. Personne n'est plus sur la radio non plus. Et j'étais en gros complètement seule. En pleine nature, pour ainsi dire.

[00:54:26] Mais ça s'est bien passé.

[00:54:28] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui t'est arrivé ? Je veux dire, l'hélicoptère a dû te sortir de là ?

[00:54:32] **Ulrike Jüse:** Oui, exactement.

[00:54:33] **Lucian Haas:** Tu n'as été qu'un atterrissage raté, en fait.

[00:54:37] **Ulrike Jüse:** Ou es

[00:54:38] **Lucian Haas:** tu es vraiment encore ailleurs crashé ? Enfin,

[00:54:40] **Ulrike Jüse:** C'était un atterrissage d'urgence avec un décrochage, et puis une chute sur le dos d'environ 10 mètres. Et ça ne finit généralement pas très bien.

[00:54:49] **Lucian Haas:** Et puis tu as été soigné, probablement à l'hôpital. Ils t'ont stabilisé et tout ça.

[00:54:54] **Ulrike Jüse:** Oui, exactement.

[00:54:55] **Lucian Haas:** Mais tu n'as pas gardé de séquelles ?

[00:54:57] **Ulrike Jüse:** Non, Dieu merci, pas du tout. Ça s'est très bien passé. J'ai vraiment eu de la chance. C'était une fracture instable, mais ils ont bien tout remonté. Tout s'est bien passé et ça a bien cicatrisé. Je n'en ai plus aucun souvenir. J'étais déjà de nouveau en l'air après deux mois et j'ai continué à voler.

[00:55:19] **Lucian Haas:** Comment tu fais pour qu'un tel accident, surtout quand on se retrouve quelque part en pleine nature et qu'on se dit qu'on est vraiment impuissant et totalement dépendant de l'aide extérieure pour pouvoir en sortir, ne te crée pas un blocage mental ? Genre, ne te dise pas que tu ne retourneras plus dans ce genre de zones sauvages.

Pourtant, tu n'as aucune crainte. Alors, comment as-tu réussi à surmonter ça ? Il y a des pilotes qui, après des expériences comme celle-là, n'osent plus du tout voler et se disent qu'ils ont toujours peur, qu'ils ont un blocage et que ça ne leur fait plus aucun plaisir finalement.

[00:55:57] **Ulrike Jüse:** J'avais quelques réserves avant de reprendre l'avion. Comment vais-je réagir ? Parce qu'on ne sait jamais comment on réagit à ce genre de chose. Ça aurait pu arriver, mais je ne l'ai jamais vraiment fait. Cette pensée ne me traverse pas l'esprit quand je vole, pas du tout. Je n'ai aucun doute sur le fait que je veux aller voler autant que possible.

[00:56:26] Peut-être aussi parce que je sais que j'ai un spot avec, c'est possible.

[00:56:31] Mais c'est très probablement juste que c'est si important pour moi que, par principe, j'ai aligné mes priorités avec ça. C'est trop important pour que je ne le fasse pas.

[00:56:40] **Lucian Haas:** L'attrait de la nature sauvage l'emporte sur tout le reste que tu pourrais avoir.

[00:56:47] **Ulrike Jüse:** Je suppose que c'est la raison principale, et oui.

[00:56:50] **Lucian Haas:** Si un pilote allemand se dit maintenant : « Dis donc, ce qu'Ulrike raconte a l'air génial, je veux aussi voyager dans cette nature sauvage de Norvège et aller y voler. Est-ce que tu le recommanderais ? Et si quelqu'un veut s'y rendre, que doit-il savoir faire et à quoi doit-il absolument faire attention ? »

[00:57:09] **Ulrike Jüse:** Par où on commence ? Il faut apporter beaucoup de temps. J'ai indiqué que ce ne sont pas tous les jours, donc ça dépend de ce que l'on veut voler. Si on veut faire du vol de distance, il faut absolument prévoir beaucoup de temps, parce que parfois ça peut durer trois ou quatre semaines sans avoir un seul jour de vol de distance convenable. On peut aussi avoir de la chance et en avoir cinq ou six en une semaine. On ne sait jamais. La météo est tellement changeante. Si on dit que dans les Alpes la météo change vite, alors ici en haut, ça va encore plus vite. Donc il faut avoir de très, très bonnes connaissances en météo, je dirais. Il faut aussi être très intéressé par le fait de vérifier la météo constamment. Le vent est un problème plus important ici qu'dans les Alpes. Donc dans les Alpes, on peut encore se cacher quelque part, là où le vent ne passe pas vraiment.

[00:57:57] Des genre de zones protégées ou quelque chose du genre, ça n'existe pas du tout ici. Le vent est généralement plus fort que ce qu'indique la prévision.

[00:58:05] Sinon, c'est un avantage d'avoir d'autres loisirs liés aux activités de plein air, pour pouvoir passer agréablement le temps quand on ne peut pas voler. Par exemple, si on aime la randonnée, c'est génial. Un peu d'escalade, c'est super aussi. Ou alors au début de la saison, quand on arrive ici en mai, il peut déjà y avoir les premiers jours de vol vraiment, vraiment bons. Si on aime le ski de randonnée, c'est-à-dire hors des pistes et loin des installations alpines, alors c'est évidemment un énorme avantage, parce qu'on a quelque chose à faire les jours d'attente et on peut faire des trucs vraiment sympas.

[00:58:42] Sinon, si on aime faire du hike and fly, c'est-à-dire juste monter à la montagne et redescendre en planant, on a plus de possibilités, il y a plus de jours possibles. Et on peut bien sûr combiner ça avec de belles randonnées et des Via ferratas. Juste le planage. Même dans l'ouest du pays, dans le paysage des fjords, le printemps est particulièrement intéressant, aussi d'un point de vue thermique ; en principe, dès février, on peut déjà faire quelques tours en thermique dans le Westland, jusqu'en juin je pense que c'est le cas. Les conditions sont encore bonnes, après juin, ça devient à un moment donné trop stable pour la thermique, et le vrai vol en thermique devient plus difficile dans les régions du Westland.

[00:59:31] Il faut bien sûr faire ses devoirs, étudier un peu la carte pour s'imprégner de la géographie et de l'espace aérien, parce que les deux ne sont pas tout à fait triviaux. Surtout le Westland, qui a un espace aérien très, très complexe avec une quantité incroyable de petits aérodromes qui occupent d'énormes zones aériennes, parfois jusqu'au pied des montagnes, là où tu ne peux même pas décoller à cause des restrictions de l'espace aérien. Il faut bien sûr maîtriser tout ça. Et il y a beaucoup de petits appareils qui volent là, ces petits aérodromes, et ils volent tout près des sommets. Donc il ne faut pas se dire que rien ne se passe. Ce n'est pas forcément malin.

[01:00:18] Est-ce qu'on peut encore faire quelque chose ? Oui. Enfin, pour les planeurs, si on veut vraiment faire de la longue distance, il faudrait peut-être se rendre dans l'est du sud de la Norvège. C'est la région de Vagomo, si on le lit en allemand, c'est le bled de la longue distance ici dans le coin. Là, on peut vraiment faire 100 kilomètres très facilement, si on a envie de le faire. C'est là qu'il faut se rendre, dans l'est du sud de la Norvège.

[01:00:44] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a encore des sites de décollage en pente classiques ou est-ce que ça se fait aussi avec le treuil ? Seulement

[01:00:51] **Ulrike Jüse:** Décollage au pied en fait. Donc pour le parapente, le décollage au treuil n'est fait ici que pour des cours de sécurité. Et pour l'Akro. Sinon, tu n'as que le décollage au pied.

[01:01:03] **Lucian Haas:** Et si quelqu'un vient me dire : « J'aimerais vivre une aventure de hike-and-fly, quelle serait la meilleure période pour voyager ? » Vraiment en plein été, quand on peut aller dans des parcs nationaux comme Jotunheimen et tout ça ?

[01:01:16] **Ulrike Jüse:** Oui, donc pour Jotunheimen et Heimen. Et pour le coin Breheimen-Jotunheimen. Pas avant juillet. Si on le fait avant juillet, il faut absolument avoir des raquettes avec soi. Même en juillet, il peut encore y avoir beaucoup de neige au début du mois.

[01:01:36] Il faudrait peut-être vérifier avant. Ça dépend de l'hiver. C'est très différent, bien sûr, d'une année sur l'autre. Donc, si on veut se déplacer à pied en montagne, sans raquettes, sans skis, en haute montagne au-dessus de 1500 ou quelque chose comme ça, il faut attendre fin juillet. Le mois d'août est en fait la meilleure période pour le pur hike-and-fly dans les zones de haute montagne.

[01:02:01] Si on veut être sûr d'avoir quelques bonnes journées... en août, la météo est souvent relativement stable. Parfois tellement stable que ça ne fonctionne pas du tout en dehors des hautes montagnes. Du coup, tu es très limité aux zones vraiment alpines. Il faut donc avoir des secteurs où le fond de la vallée se situe à 800, 900 mètres d'altitude. Sinon, c'est trop stable.

[01:02:24] **Lucian Haas:** Faisons une petite digression à la fin sur la météo en Norvège. Surtout ce phénomène des journées extrêmement longues. Ça n'a rien à voir directement avec la météo. Mais ce phénomène de journées très longues, où tu dis aussi, d'accord, le soleil brille jusqu'à 23 heures et à 2 heures du matin, il fait déjà jour. Quel impact est-ce que ça a sur le vol ? À partir de quand la thermique est-elle plus précoce ? Est-ce qu'elle commence plus tôt dans la journée ? Est-ce qu'on peut déjà décoller à 8 heures du matin en se disant que le soleil est déjà assez haut ? Ou est-ce que la thermique respecte finalement ce à quoi nous sommes habitués en Europe centrale, c'est-à-dire qu'on ne peut décoller qu'à 9 heures, mais en fait seulement à 11 heures, et que c'est déjà fini à 19 heures ?

[01:03:08] **Ulrike Jüse:** Le départ se fait généralement plus tard que ce qui est habituel dans les Alpes. J'ai beaucoup réfléchi à pourquoi, en fait ? Parce que, comme tu le dis, le soleil se lève et brille déjà beaucoup sur les versants est, parce qu'il est plutôt au-dessus. Je pense que c'est lié au fait qu'on a moins de dénivelé entre le fond de la vallée et le sommet. Un sommet typique, bon et précoce dans les Alpes, a souvent plus de 1000 mètres de dénivelé. Et ce dénivelé fait toute la différence, parce qu'avec le soleil bas, il ne pénètre en principe que dans les montagnes, donc sous le bon angle. Et là, ce dénivelé fait une énorme différence. Nous avons, eh bien, tout, une différence d'altitude de 200 à 500 mètres. On n'a pas vraiment beaucoup plus de sommets qui existent, parce que les différences d'altitude ne sont pas là, le terrain ne permet tout simplement plus.

[01:04:00] Et cela signifie que, en principe, le soleil a besoin de plus de temps, je crois, pour générer assez de thermique pour qu'il y ait vraiment une activité thermique. C'est une chose. L'autre, je pense, c'est aussi la géographie : dans les Alpes, tu as des montagnes allongées, des crêtes en principe, donc tu as de très longues vallées et de longues crêtes montagneuses qui ont la même orientation. Les

[01:04:30] **Lucian Haas:** la même orientation par rapport au soleil, et ainsi de suite.

[01:04:32] **Ulrike Jüse:** Exactement, en principe, tu peux décoller tôt là où la thermique est encore relativement faible, mais tu sais, les premiers 20 kilomètres, en gros, tu peux les faire en poussant le long de cette crête montagneuse et ça ne change pas là-bas. On n'a pas ça ici non plus. En gros, il nous manque ces chaînes de montagnes où on peut voler

longtemps... tôt le matin, pour faire déjà les premiers 20 kilomètres. Donc, en principe, tu dépends du fait que si le décollage est très, très thermique et qu'il aura lieu plus tôt, tu dépends du fait de devoir monter et ensuite voler vers la montagne suivante, et elle doit être tout aussi bonne. Et il y a généralement une vallée entre les deux. Donc, après la première thermique, tu dois déjà traverser la vallée à la plupart des endroits, et puis la montagne suivante à nouveau. Géographiquement, je pense que c'est un vrai défi de décoller tôt.

[01:05:19] Et je pense qu'il y a encore à peine, enfin, les décollages les plus précoces sont vers onze heures, peut-être onze heures trente. Et ce sont des bons pilotes de cross-country qui ont trouvé exactement le bon décollage. Mais il est bien sûr possible que... Je veux dire, nous ne sommes pas autant de pilotes qu'dans les Alpes et nous n'avons peut-être pas encore trouvé les endroits parfaits et les parcours parfaits qui permettent ça. Je pense donc qu'il y a encore beaucoup de potentiel pour décoller plus tôt, parce que c'est sans aucun doute, plus on décolle tôt et plus on atterrit tard, plus on va loin.

[01:05:54] Le record de distance est de 250 kilomètres. Il a été battu l'année dernière, après de nombreuses années de lutte acharnée pour rallonger le parcours. Et ce n'est pas énorme. 250 kilomètres, ce n'est pas beaucoup. Mais le soir, je pense que ça dure plus longtemps qu'ailleurs. Donc, en plein été, il n'est pas inhabituel d'atterrir vers neuf heures du soir.

[01:06:18] **Lucian Haas:** On part peut-être deux heures plus tard qu'enchaîner dans les Alpes, mais on a alors ces deux heures de plus en soirée. Une deuxième question météo qui m'intéresse aussi, c'est qu'en Norvège, l'atmosphère est un peu comprimée. Il n'y a pas autant d'air dans les régions du nord que plus au sud. C'est aussi parce qu'il ne fait pas si chaud au total, et tout ça. Est-ce que ça se remarque aussi sur les altitudes de base qu'il y a là-bas ? Est-ce que c'est du genre : d'accord, il y a des montagnes qui font 2000 mètres dans le Jotunheimen ou quelque chose comme ça, mais l'altitude de base n'est en fait que rarement bien plus élevée que ces montagnes, au point qu'on a parfois du mal à sauter d'un sommet à l'autre ? Ou est-ce qu'on a vraiment de belles altitudes de base, au point de pouvoir dire : je peux aussi atteindre 3000 mètres en Norvège.

[01:07:01] **Ulrike Jüse:** Oui, l'altitude de base en été standard se situe autour de 3000 plus ou moins 400.

[01:07:07] Mon record était un peu au-dessus de 36. Oh wow. C'est déjà tout à fait acceptable, je pense. Donc là, tu regardes 1000 mètres vers le sommet le plus haut. C'est déjà plutôt cool. Cool. Aussi pour la thermique. On pense toujours que dans le nord, la thermique est si faible. Je ne le crois pas. Ce n'est pas vrai. On a une thermique assez forte. Donc juste à l'est de la crête principale, on a sans problème 10 mètres. C'est la norme en fait pendant la meilleure période. Donc pour ce qui est de la thermique, je pense que ça ne change pas du tout ici en haut. Je pense que c'est juste que la saison est plus courte. Et ce foutu vent qui nous gâche pas mal de bonnes choses les bons jours.

[01:07:50] **Lucian Haas:** Mais si tu voles avec le vent, tu pourrais aussi dire que ce foutu vent peut t'aider, surtout pour parcourir de longues distances. Ou est-ce que c'est pas vrai ?

[01:07:57] **Ulrike Jüse:** C'est une question d'arbitrage des risques, selon ce que l'on accepte de risquer.

[01:08:02] **Lucian Haas:** Et tu n'aimes pas prendre autant de risques ?

[01:08:04] **Ulrike Jüse:** Avec le vent, je suis très prudente, oui. Le vent, enfin, on peut, c'est une journée thermique très forte, on tolère plus de vent, mais ça devient quand même très inconfortable dans les airs aussi. Et j'ai en fait tout mon temps là-dessus. J'ai des limites très claires que je ne dépasse pas. Je suis assez stricte avec moi-même. Tout simplement parce qu'on n'a pas forcément besoin de prendre des risques excessifs. Et je trouve que le vent est un facteur qui est souvent sous-estimé comme facteur de risque.

[01:08:35] **Lucian Haas:** L'été dernier, j'ai vu que tu étais encore dans les Alpes et que tu y as beaucoup volé. Je ne sais pas tout, mais tu as au moins fait quelques vols là-bas. Si tu compares maintenant le vol en Norvège et le vol dans les Alpes, qu'est-ce qui est, d'un point de vue du vol, plus attrayant pour toi ?

[01:08:54] **Ulrike Jüse:** Plus attrayant dans les Alpes ? Je veux dire, voler dans les Alpes, c'est un peu différent de la façon dont je vole principalement ici. Le vol principal ici se fait dans l'est du pays, là où on a des hauts plateaux et des vallées en U. Donc tu ne voles pas tout le temps dans des zones de haute montagne. Et là, tu es tout le temps dépendant du fait de trouver la prochaine thermique, alors que tu ne sais pas où elle est. Donc tu voles beaucoup en fonction des

nuages. Ça ressemble un peu plus au vol en plaine, même si ce n'est pas de la plaine. Alors que dans les Alpes, c'est proportionnellement beaucoup plus simple de savoir où se trouve la prochaine thermique. Tu vois les points de déclenchement typiques. Tu sais exactement où tu dois aller, vers cette crête là-haut, et il y a forcément une thermique quelque part et paf, tu y es. Et puis bien sûr, tu as une quantité incroyable d'indicateurs de vent, comme d'autres pilotes qui volent là-bas et qui les montrent aussi.

[01:09:43] On peut voler tellement plus vite, je trouve, en Norvège. Et dans les Alpes, parce qu'en fait, soit tu tournoies, soit tu mets les gaz jusqu'à la prochaine thermique. C'est tellement prévisible, en principe. Et surtout quand tu restes longtemps dans la vallée de Pustertal, c'est du vol assez simple, je trouve. C'est facile pour trouver son chemin et savoir où aller. Et le fait de pouvoir se mettre un peu à l'abri du vent, c'est aussi très agréable. Tu avances juste sur quelques sections et là, ça repart. Donc quand tu regardes les cartes de vent, ça souffle énormément sur la crête principale, et puis tu vas un peu vers le sud, et là tu es dans l'ombre du vent des Dolomites, et c'est alors une journée de vol tout à fait normale et superbe. Et ça, ici, tu ne l'as pas du tout.

[01:10:28] Et quand tu voles au-dessus du haut plateau, tu es en principe en recherche constante, surtout quand tu voles seule, de la prochaine thermique et tu n'as généralement pas beaucoup d'altitude par rapport au sol à ce moment-là. Parce que si le sol est au-dessus de 1000 et que la base est à 26, tu n'as plus beaucoup de marge de manœuvre. C'est de l'espace libre jusqu'à ce que tu doives trouver quelque chose sans savoir où le trouver. Les points de déclenchement sont donc beaucoup plus difficiles à localiser.

[01:10:58] **Lucian Haas:** Ça veut dire que pour quelqu'un qui, comme toi, va beaucoup voler en Norvège et qui y a pratiquement appris à voler, voler dans les Alpes serait un jeu d'enfant ? Non,

[01:11:08] **Ulrike Jüse:** Je ne dirais pas que c'est un jeu d'enfant non plus. Bon, je ne suis pas allée très souvent dans les Alpes. Donc je ne peux pas le dire, je ne peux pas m'en prévaloir. Et cet été a été malheureusement... j'avais prévu plus de temps pour voler dans les Alpes. Mais la météo n'était vraiment pas très propice au vol. Et malheureusement, il n'y a pas eu beaucoup de journées. Mais c'est l'expérience que j'ai du vol en montagne : c'est plus évident de voir où se trouve la prochaine thermique.

[01:11:45] **Lucian Haas:** Si tu devais choisir maintenant, entre une bonne journée de vol en Norvège et une bonne journée de vol dans les Alpes, sur laquelle te déciderais-tu ? Qu'est-ce que tu préférerais faire ?

[01:11:55] **Ulrike Jüse:** J'aimerais vraiment vivre une vraie bonne journée de vol dans les Alpes.

[01:11:59] Parce que, oui, tous les jours où j'ai volé dans les Alpes cette année dernière étaient des journées très venteuses, où tu te dis que dans le coin, ça devrait probablement passer. Et puis, tu sentais sans arrêt le vent. Tu te rendais à chaque fois compte que, ah, ça souffle quelque part. Les vraiment bonnes journées, elles n'étaient malheureusement pas du tout là, où on pourrait dire qu'aujourd'hui, on peut faire ce qu'on veut. Aujourd'hui, tu peux voler dans toutes les directions et vraiment te lâcher. J'aimerais vraiment vivre ça un jour. Ce serait plutôt cool. Et là, je privilégierais bien sûr une journée dans les Alpes si j'en avais l'occasion pour un truc comme ça.

[01:12:31] **Lucian Haas:** Ce serait encore un objectif pour cette année, quand tu te dis : je retourne une fois dans les Alpes et j'espère avoir de vraiment bonnes conditions de vol.

[01:12:38] **Ulrike Jüse:** Oui, oui, je le fais. Je vais repartir dans les Alpes, c'est certain. Pour quelques semaines ou quelque chose comme ça. Si c'est possible encore cette année, j'essaierai. Réessayer une nouvelle fois. Réessayer une nouvelle fois, oui.

[01:12:48] **Lucian Haas:** Et qu'en est-il du Hike and Fly dans les Alpes ? Enfin...

[01:12:51] **Ulrike Jüse:** Si c'est le cas, j'aimerais bien partir en bivouac avec Bibi dans les Alpes.

[01:12:55] **Lucian Haas:** C'est comme ça que j'avais compris aussi. Mais alors, voler avec Bibi vraiment quelques jours, quelques semaines. Quel serait ton souhait, là ?

[01:13:02] **Ulrike Jüse:** Aussi longtemps que c'est possible. Donc, s'il y a une fenêtre météo de dix jours, je la prends. Pas de question. C'est la météo qui décide.

[01:13:09] **Lucian Haas:** Bien, Ulrike. Alors je te souhaite que tu puisses avoir cette chance en 2022, peut-être cette année ou en 2023, mais en tout cas dans le futur : dix jours de vol en biplan dans les Alpes. Mais sinon, bien sûr, tu pourras aussi faire de magnifiques vols en Norvège, et voler loin dans la nature sauvage, là où il te faudra encore plusieurs jours pour rentrer chez toi en étant satisfaite.

[01:13:34] **Ulrike Jüse:** Ça a l'air bien.

[01:13:35] **Lucian Haas:** Merci pour ton récit sur la Norvège et l'aviation. Et je te souhaite tout le meilleur.

[01:13:40] **Ulrike Jüse:** Merci, à vous aussi.

[01:13:48] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 74 de Podz-Glitz avec Ulrike Jüse en conversation avec Lucian Haas. Dans les notes de cet épisode sur Lu-Glitz, vous trouverez une série de liens complémentaires sur le parapente en Norvège. Podz-Glitz fait partie de l'offre du blog de parapente Lu-Glitz en tant que podcast. Lu-Glitz est disponible sur le net à l'adresse www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit d'ailleurs l-u-g-l-i-d-z. Si, en tant qu'auditeur de Podz-Glitz et lecteur de Lu-Glitz, vous vous sentez bien informé ou bien divertie par moi, alors rendez-moi la pareille en soutenant mon travail en tant que contributeur. Votre contribution, unique ou récurrente, est à votre entière discrétion. Autrement dit, vous pouvez donner autant que vous voulez.

[01:14:34] Si tu n'arrives pas à décider quel montant serait approprié, tu peux te baser sur cette proposition vraiment sans engagement. Que dirais-tu d'un euro par épisode de podcast et de deux euros par mois de lecture sur Lu-Glitz ? Bien sûr, tu peux d'abord écouter quelques épisodes et lire Lu-Glitz pendant plusieurs mois avant de verser une contribution globale. Les paiements sont très simples via PayPal ou virement bancaire. Tu trouveras toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, sur la page Soutenir. À la prochaine. Ciao.