

Im Flow

Podz-Glidz 132 — Anja Kohlrausch

Published	2024-04-12
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-132-im-flow-anja-kohlrausch
Duration	00:50:32
Speakers	Anja Kohlrausch, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0132-im-flow-anja-kohlrausch.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	18 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	16
Show notes	16
Transcript	17
Français	29
Show notes	29
Transcript	30

Deutsch

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

Show notes

Anja Kohlrausch hat es sowohl mit Drachen, Segelflugzeug und Gleitschirm bis zur Meisterschaft gebracht. Hat sie das Fliegern?

Fliegen ohne Motor, das kann man nicht nur mit dem Gleitschirm, sondern auch dem Drachen und dem Segelflugzeug. Aber es gibt nur wenige, die in allen drei Disziplinen zu Hause sind. Und darunter gibt es wiederum nur ganz wenige, die dann auch jeweils große sportliche Erfolge vorzuweisen haben.

Anja Kohlrausch gehört zu diesen seltenen Exemplaren in der Fliegerszene. 1992 wurde sie Deutsche Meisterin im Drachenzug, 2008 Deutsche Meisterin im Segelflug und bis 2022 auch mehrfache Deutsche Meisterin im Onlinecontest der Segelflieger. Sie hält mehrere von der FAI anerkannte Frauen-Weltrekorde im Streckensegelflug. Seit einigen Jahren ist sie wiederum mit dem Gleitschirm jeweils beste weibliche Teilnehmerin im XC-Cup, der inoffiziellen Flachland-XC-Meisterschaft in Deutschland.

Mittlerweile schaut die heute 56-jährige auf eine Pilotinnen-Karriere von 37 Jahren zurück. Und sie bezeichnet sich selbst noch immer als flugverrückt.

In dieser Episode 132 von Podz-Glitz erzählt Anja Kohlrausch in aller Bescheidenheit von ihrem Leben für die Fliegerei. Was sie antreibt und wonach sie sucht, wenn sie vor allem in ihrer Heimatregion, dem Odenwald, in die Luft geht. Worin für sie die Unterschiede der verschiedenen Flugdisziplinen liegen, wie sich diese gegenseitig befruchten, und warum es ihr beim Gleitschirmfliegen am leichtesten fällt, in einen Flow-Zustand zu kommen.

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:

Los Encinos von Quincas Moreira

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=S1HwrnOKLOA>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdLJU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

In dieser Episode 132 von Podz-Glitz erzählt Anja Kohlrausch von ihrem Leben für die Fliegerei. Was sie antreibt und wonach sie sucht, wenn sie vor allem in ihrer Heimatregion, dem Odenwald, in die Luft geht. Worin für sie die Unterschiede der verschiedenen Flugdisziplinen liegen, wie sich diese gegenseitig befruchten, und warum es ihr gerade beim Gleitschirmfliegen am leichtesten fällt, in einen Flow-Zustand zu kommen.

Links:

- DHV-Info von 1992: <https://www.dhv.de/medien/dhv-info-dhvmagazin/dhv-info-1992/dhv-info-67/>
- FAI-Rekorde: https://www.fai.org/records?f%5B0%5D=field_record_sport%3A2019&f%5B1%5D=field_status%3A146&f%5B2%5D=field_record_category%3A1382&f%5B3%5D=field_athlete%253Atitle_field%3AAanja%20Kohlrausch&f%5B4%5D=field_zone%253Aname%3AWorld
- XC-Cup: <https://xccup.net/fluege/?userId=c522fe48-4755-565e-b5c6-d0647b8441cf>
- 258 km Flug: <https://xccup.net/flug/75203>

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2024/04/podz-glitz-132-im-flow.html>

Transcript

[00:00:06] **Anja Kohlrausch:** In Wahrheit ist es ja so, dass man für so einen Rekord, Beispiel für einen Weltrekord, bestimmt 20 Versuche macht, die alle knapp eben nicht zum Erfolg führen und trotzdem alle riesigen Spaß machen. Ja, das ist einfach, ich habe wahnsinnige Freude daran, das immer wieder zu probieren. Jeder Flug ist klasse, irgendwann klappt es mal oder auch nicht. An sich, die Versuche, diese großen Strecken zu fliegen, bedeutet einfach Spaß. Podz-Glitz,

[00:00:47] **Lucian Haas:** der Lu-Glitz-Podcast.

[00:00:51] Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Anja Kohlrausch. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:04] Fliegen ohne Motor, das kann man nicht nur mit dem Gleitschirm, sondern auch dem Drachen und dem Segelflugzeug. Aber es gibt nur wenige, die in allen drei Disziplinen zu Hause sind. Und darunter gibt es wiederum nur ganz wenige, die dann auch jeweils große sportliche Erfolge vorzuweisen haben. Anja Kohlrausch gehört zu diesen seltenen Exemplaren in der Flieger-Szene.

[00:01:30] 1992 wurde sie Deutsche Meisterin im Drachenfliegen, 2008 Deutsche Meisterin im Segelflug und bis 2022 auch mehrfache Deutsche Meisterin im Online-Kontest der Segelflieger. Sie hält mehrere von der FAI anerkannte Frauen-Weltrekorde im Streckensegelflug. Und seit einigen Jahren ist sie wiederum mit dem Gleitschirm jeweils beste weibliche Teilnehmerin im XC-Cup, der inoffiziellen Flachland-XC-Meisterschaft in Deutschland. Mittlerweile schaut die heute 56-Jährige auf eine Pilotinnenkarriere von 37 Jahren zurück. Und sie bezeichnet sich selbst noch immer als flugverrückt. In dieser Episode 132 von Podz-Glitz erzählt Anja Kohlrausch in aller Bescheidenheit von ihrem Leben für sie.

[00:02:21] Was sie antreibt und wonach sie sucht, wenn sie vor allem in ihrer Heimatregion, dem Odenwald, in die Luft geht. Worin für sie die Unterschiede der verschiedenen Flugdisziplinen liegen. Wie sich diese gegenseitig befruchten. Und warum es ihr beim Gleitschirmfliegen am leichtesten fällt, in einen Flau-Zustand zu kommen.

[00:02:42] Das Gespräch fand übrigens bei offenem Fenster statt. Also wundere dich nicht über gelegentliches Vogelgezwitscher und Katzenmiauen im Hintergrund. Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer. Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf meinem Gleitschirm-Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:09] Anja, wann hast du dich zuletzt mal bei einem Flug geärgert?

[00:03:14] **Anja Kohlrausch:** Ui, da muss ich echt viel überlegen.

[00:03:18] Ja, eigentlich sogar beim letzten Flug. Beim letzten Flug im letzten Jahr. Versucht haben auf Strecke zu gehen. Und das von einem kleinen 100-Meter-Hügel aus. Und der Einstieg in die Thermik, wie so oft, dann mal nicht geklappt hat. Bei 100 Meter Höhenunterschied und schwachem Wind. Das ist schon mal ärgerlich, wenn man die tollen Tage verpasst und dann am

[00:03:40] **Lucian Haas:** Landeplatz steht. Wie lange hält so ein Ärger bei dir an?

[00:03:45] **Anja Kohlrausch:** Nicht lange. Entweder wieder hoch auf den Berg, nochmal versuchen. Oder sagen, okay, am nächsten Tag probieren. Das ist eigentlich relativ typisch fürs Gleitschirmfliegen. Im Flachland.

[00:03:59] **Lucian Haas:** Bist du ein ehrgeiziger Mensch?

[00:04:02] **Anja Kohlrausch:** Schon. Aber ich glaube, es ist positiver Ehrgeiz. Es macht einfach wahnsinnig Spaß, große Strecken zu fliegen. Und wenn man den Spaß dann nicht haben darf, weil man absäuft, ist man schon mal kurz ein bisschen verärgert. Wie gehst du mit

[00:04:23] **Lucian Haas:** solchem Ärger um?

[00:04:25] **Anja Kohlrausch:** Es spornt mich umso mehr an. Einfach ein neuer Versuch. Wieder probieren. Und versuchen, darauf zu lernen. Wenn es taktische Fehler sind beim Fliegen, beim Streckenflug. Beim nächsten Mal einfach mit berücksichtigen. Möglichst sich daran erinnern. Das als Option kurz reflektieren. Und dann den gleichen taktischen Fehler zum Beispiel nicht wiederzumachen.

[00:04:55] **Lucian Haas:** Du fliegst jetzt schon ungeheuer lange. Schon seit Ende der 80er Jahre. Genau. Gibt es da immer noch was zu lernen?

[00:05:04] **Anja Kohlrausch:** Bei jedem Flug. Also jeder Flug ist anders. Immer andere Wetterbedingungen. Immer andere Streckenführung. Das wird einerseits nie langweilig. Und deswegen gleichzeitig auch jedes Mal Chancen, was besser zu machen, was zu lernen.

[00:05:25] **Lucian Haas:** Was würdest du sagen, war das letzte, wo du in so einen richtigen Zeitraum warst? Den Aha-Moment hattest?

[00:05:32] **Anja Kohlrausch:** Ich glaube, das war mein erster großer Gleitschirmflug. Ich komme ja vom Segelfliegen. Und habe immer die besten Streckenflugtage im Segelflugzeug verbracht. Und das Gleitschirmfliegen oft nur an den Tagen, wo ich gesagt habe, naja, so eine ganz große Strecke ist jetzt mit dem Segelflugzeug gar nicht möglich. Und dann bin ich Gleitschirmfliegen gegangen. Und dann gab es einen Schlüsselmoment. So in 2019. Ende des Sommers. Wo ich eigentlich schon so viele Segelflüge hatte. Mit dem Segelflugzeug und große Strecken. Und sagte, jetzt habe ich einfach mehr Lust zum Gleitschirmfliegen. Und es ist trotzdem ein sehr guter Streckenflugtag. Und da einfach das erste Mal probiert habe mit dem Gleitschirm.

[00:06:17] Eine große geschlossene Aufgabe hier im Flachland über den Odenwald zu fliegen. Was dann geklappt hat. Und das war wirklich ein Schlüsselmoment. Ich dachte, das geht doch. Und mir wahnsinnig viel Spaß gemacht hat. Und eigentlich auch so der Startpunkt war, bei richtig gutem Wetter im Zweifelsfall auch den Gleitschirm und nicht das Segelflugzeug zu nehmen. Und einfach große Strecken zu probieren. Und große Dreiecke. Auch im Flachland.

[00:06:41] **Lucian Haas:** Was entscheidet für dich zu sagen, heute ist ein Gleitschirm oder heute ist ein Segelflugtag? Wenn du sagst, bei beiden sind eigentlich vielleicht große Strecken möglich. Also wann würdest du dich für was entscheiden? Bei

[00:06:56] **Anja Kohlrausch:** richtig großräumig gutem Wetter wäre das für mich eine Entscheidung für den Segelflugtag. Weil die Dreiecke da so in der Größenordnung 700, 800 Kilometer sind. Und ich die dann auch auf keinen Fall verpassen wollte.

[00:07:16] Man kommt mit dem Segelflugzeug ziemlich sicher an die Thermik ran in die Luft. Und die Tage sind recht gut vorhersehbar. Das waren bisher für mich immer die Entscheidungen zu sagen, ich nehme das Segelflugzeug. Weil ich kann 800 Kilometer fliegen in Deutschland. Und das Gleitschirmfliegen habe ich eher gemacht bei nicht ganz so

starker Thermik. Oder wenn ich nur am Hang Spaß haben wollte. Auch so ein bisschen im Hinterkopf einkalkuliert habe, naja im Zweifelsfall geht der Tag auch verloren. Weil die Windrichtung an dem kleinen Hügel oder an dem kleinen Berg hier im Odenwald nicht passt. Wir probieren es einfach. Ich hoffe, wir haben ein bisschen Spaß haben können. Heute, jetzt, wo ich eigentlich die größeren Strecken gerne mit dem Gleitschirm fliege,

[00:08:03] würde ich sagen, wenn die Windverhältnisse okay sind für einen der Starthügel hier. Und auch die Windstärke safe ist. Also es nicht ganz so wild in der Luft ist. Dann fliege ich gerne Gleitschirm.

[00:08:19] **Lucian Haas:** Das heißt, hauptsächlich die Windverhältnisse, wo du auch sagst, Richtung passt. Aber auch die Stärke. Und wenn der Wind ein bisschen zu stark werden könnte fürs Gleitschirmfliegen, dann würdest du sagen, dann passt es gut für Segelfliegen. Da komme ich immer noch voll gegen den Wind an. Aber bei Schwachwindbedingungen, dann wird es ein Gleitschirm.

[00:08:36] **Anja Kohlrausch:** Genau. Oder bei sicher fliegbaren Gleitschirmbedingungen würde ich jetzt heutzutage im Zweifelsfall den Gleitschirm nehmen.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Wenn man in deiner Fliegerlaufbahn mal zurückguckt, hast du ja vorher, bevor du Gleitschirm und bevor du Segel geflogen bist, hast du ja auch noch Drachenfliegen gemacht. Ja, genau. Wieso hast du damals mit dem Drachenfliegen

[00:09:00] **Anja Kohlrausch:** angefangen? Das war einfach eine Schnapsidee zusammen mit Studenten, studentischen Kollegen. Und das war einfach mal ein Urlaub machen und dabei ein bisschen Sport machen. Eher eine Schnapsidee. Und dann bin ich dabei geblieben.

[00:09:19] **Lucian Haas:** Wenn ich das richtig sehe, das war 1987, glaube ich. Dass du deinen Drachenschein gemacht hast.

[00:09:25] **Anja Kohlrausch:** Ja, genau. Da gab es noch gar keine Gleitschirme.

[00:09:28] **Lucian Haas:** Und dann, als die Gleitschirme aufkamen, hast du auf Gleitschirm gewechselt oder bist du erst noch beim Drachenfliegen geblieben?

[00:09:33] **Anja Kohlrausch:** Ich habe dann beides gemacht. Dann so im Laufe der Zeit habe ich irgendwann ja Segelfliegen angefangen und dann das Drachenfliegen auch nicht weiter betrieben, sondern parallel nur noch Gleitschirm und Segelfliegen. Das hat dann auch gereicht.

[00:09:51] **Lucian Haas:** Warum war das Segelfliegen für dich mehr anstrengend? Als das Drachenfliegen? Als dass du gesagt hast, okay, wenn Alternative, dann droppe ich halt das Drachenfliegen und gehe dafür Segelfliegen. Aber das Gleitschirmfliegen behalte ich bei. Ich glaube, ich habe immer ein bisschen Lust auf ein neues.

[00:10:06] **Anja Kohlrausch:** Und war einfach fasziniert, mit einem Segelflugzeug, auch ohne Motor, einfach richtig große Strecken fliegen zu können. Und da das Wetter noch ein bisschen optimaler ausnutzen zu können.

[00:10:21] **Lucian Haas:** Beim Drachenfliegen, wenn ich es richtig weiß, bist du ja sogar auch einmal deutsche Meisterin geworden. Also du warst da schon auch erfolgreich. Und trotzdem hast du es gedroppt. Ja, nach

[00:10:31] **Anja Kohlrausch:** mehreren Jahren dann. Ich glaube, ich bin jemand, ich brauche immer ganz viel Spaß und Enthusiasmus und Herausforderung im positiven Sinne. Da geht es gar nicht so sehr um die Leistung, immer wieder deutsche Meisterin werden zu können, sondern einfach wieder etwas Neues zu erleben. Und die Grenzen ein bisschen zu erweitern, positiv. Und da hat einfach das Segelfliegen wahnsinnige Faszination ausgelöst. Und hat mir das einfach riesig Spaß gemacht. Automatisch kommt dann, glaube ich, auch der Erfolg, der ja dann auch beim Segelfliegen kam.

[00:11:08] **Lucian Haas:** Ja, im Segelfliegen, kann man ja sagen, hast du die größten Erfolge im Grunde deiner Fliegerkarriere gefeiert. Oder die meisten, zumindest wenn man das auf dem Papier sieht. Du warst da mehrfache deutsche Meisterin, hast verschiedene FAI Rekorde geflogen. So was, eine Sache, um das jetzt mal zu nennen, Segelflug Rekord 2017, wo du die weiteste Strecke einer Frau mit einem über vorher deklarierte Wendepunkte geflogen bist. Das sind 1137 Kilometer gewesen in Namibia. Was bedeutet dir sowas?

[00:11:38] **Anja Kohlrausch:** Das ist ein Flugerlebnis, was, glaube ich, immer in meinem Gedächtnis bleibt. Das war einfach wahnsinnig faszinierend. Für mich ist das was, wo ich mich einfach so wahnsinnig gerne daran zurückerinnere. Das sind so beeindruckende Landschaften da am Rande der Namibwüste. Geniale Erlebnisse. Einfach ein Geschenk, was man positiv abspeichert und sich sehr gerne daran erinnert.

[00:12:05] **Lucian Haas:** Erzähl mal so ein bisschen von deiner Segelflugkarriere. Du warst ja wahrscheinlich nicht von Anfang an auf 1000 Kilometern Strecke unterwegs und sowas. Als du auf das Segelfliegen umgestiegen bist, konntest du ja schon Drachen fliegen und Gleitschirmfliegen. Hat dir das in irgendeiner Weise was für das Segelfliegen gemacht?

[00:12:24] Ja,

[00:12:25] **Anja Kohlrausch:** extrem viel. Man fängt ja dann nicht als Fußgänger an, sondern kennt die Luft schon, ist damit vertraut. Ich bin damals auch in einen ganz netten Segelflugverein gekommen. Es war einfach ein Tag, ich weiß noch, im Schwarzwald, in Freiburg, wo es Ostwind gab und ich keinen Startplatz hatte fürs Gleitschirmfliegen. Und einfach dann zum benachbarten Segelflugverein gegangen und gefragt habe, ob ich mal mitfliegen darf. Und die haben gesagt, ja. Und die mich gleich mitgenommen haben und gesagt haben, du kannst dich auch vorne reinsetzen. Da darfst du auch steuern. Da ist ein Fluglehrer mitgeflogen. Und mich dann auch angegrinst haben und gefragt haben, ob ich nicht Lust hätte, das auch noch zu machen. Und natürlich hatte ich Lust und habe angefangen. Und habe dann einfach so viel Spaß daran gefunden und das auch sehr, sehr schnell gelernt und auch die Berechtigung gehabt.

[00:13:16] Und auch schon dann so den ersten Streckenflug nach einem halben Jahr gemacht. Und habe da so viel Lust zu gehabt, dass ich einfach dabei geblieben bin.

[00:13:26] **Lucian Haas:** Und dann kam eins zum anderen. Du hast immer größere Strecken geflogen, bis dann auch die Rekorde kamen. Was reizt dich daran oder was hat dich daran gereizt, solche Rekorde zu fliegen? Ich meine, diese Wendepunkte musste man ja zum Beispiel anmelden, also deklarieren und vorher sagen, ich will jetzt wirklich einen Rekord fliegen. Was ist der Reiz daran, so etwas sich als Aufgabe zu setzen? Ja,

[00:13:50] **Anja Kohlrausch:** eigentlich so die eigenen Grenzen. Das, was man erreichen kann, immer ein bisschen zu erweitern. In Wahrheit ist es ja so, dass man für so einen Rekord, Beispiel für einen Weltrekord, bestimmt 20 Versuche macht, die alle knapp eben nicht zum Erfolg führen und trotzdem alle riesigen Spaß machen. Ich habe wahnsinnige Freude daran, das immer wieder zu probieren. Jeder Flug ist klasse. Irgendwann klappt es mal oder auch nicht. An sich die Versuche, diese großen Strecken, Weltrekorde in Namibia oder auch die großen Strecken mit dem Segelflugzeug in Deutschland zu fliegen, bedeutet einfach Spaß.

[00:14:35] **Lucian Haas:** Diesen Rekord, den du da hast, das ist weiteste Strecke einer Frau. Ist es bei den Segelfliegern genauso wie bei den Gleitschirmfliegern, dass eigentlich nur sehr wenige Frauen, also verhältnismäßig wenige Frauen, Segelfliegen?

[00:14:49] **Anja Kohlrausch:** Ja. Also ich glaube so 10 Prozent, schätze ich jetzt.

[00:14:55] **Lucian Haas:** Also ähnlich wie bei den Gleitschirmfliegern eigentlich? Ich

[00:14:58] **Anja Kohlrausch:** denke auch, ja. Also man ist da keine Rarität. Man ist klar ein bisschen in der Minderheit, aber an sich ist das völlig gleichberechtigt.

[00:15:06] **Lucian Haas:** Ist das eigentlich sinnvoll, im Segelfliegen den Unterschied zu machen, ein Rekord von Frauen und ein Rekord von Männern? Also es ist doch im Grunde dasselbe Flugzeug, in dem man fliegt und so weiter. Und wahrscheinlich kannst du, selbst wenn du sagen würdest, ich wiege vielleicht etwas weniger als ein Mann, aber man kann ja in einem Segelflugzeug viel leichter auch noch Ballast mitnehmen, um zumindest diesen Unterschied auszugleichen, den man vielleicht beim Gleitschirm hätte, wo man sagt, eine kleine leichtere Frau muss nur einen kleinen Gleitschirmfliegen und hat damit wahrscheinlich etwas Leistungsnachteile.

[00:15:37] **Anja Kohlrausch:** Ich glaube, dass man es beim Segelfliegen viel besser ausgleichen kann, die Nachteile. Und dass man deswegen vielleicht diese Rekorde auch nicht überbewerten sollte. Weil ein Mann ist irgendwo nochmal weiter geflogen. Also es gibt einfach zusätzliche Wertungslisten und der Rekord vom Mann ist dann irgendwo 3000

Kilometer, aber in Argentinien oder Chile in den Anden geflogen, was ja auch dann nicht direkt vergleichbar ist. Also das ist, glaube ich, einfach viele Listen von Rekorden, die zeigen, was so möglich ist und was einfach Frauen und Männer schon geflogen haben. Richtig große Nachteile sehe ich als Frau eigentlich nicht.

[00:16:16] **Lucian Haas:** Glaubst du, dass fliegende Männer ehrgeiziger sind als Frauen, was solche Ziele und solche Rekorde anbetrifft?

[00:16:26] **Anja Kohlrausch:** Vielleicht. Ich kann jetzt nicht aus der Perspektive eines Mannes sprechen. Ich kann es vermuten, dass da ein bisschen mehr Ehrgeiz vielleicht ist, aber vielleicht ist das auch individuell sehr unterschiedlich.

[00:16:38] **Lucian Haas:** Beim Gleitschirmfliegen, was du ja in der letzten Zeit wieder oder in den letzten Jahren dann wieder auch mehr gemacht hast. Nachdem du gemerkt hast, das geht ja auch, man kann damit ausstrecken fliegen, da bist du ja auch schon wieder erfolgreich unterwegs und hast jetzt vielleicht keine deutsche Meisterschaft gewonnen, aber zumindest beim XC Cup, das ist so, kann man sagen, quasi die inoffizielle Flachlandmeisterschaft in Deutschland, da bist du zumindest seit, glaube ich, vier oder fünf Jahren die jeweils bestplatzierte Frau in der Gesamtwertung. Damit eigentlich auch immer Platz eins, wenn es eine Frauenwertung gibt. Und auch in den einzelnen Klassen, in denen du da unterwegs bist, Sportklasse und Intermediate-Klasse und so, bist du fast bis auf einmal, glaube ich, immer mit auf dem Treppchen gewesen.

[00:17:26] Was macht dich da so erfolgreich?

[00:17:31] **Anja Kohlrausch:** Ich denke mal, das sind gerade die geschlossenen Aufgaben, die eine hohe Wertung haben hier im Flachland beim XC Cup und die ich dann einfach probiere. Und wenn dann ein 115-Kilometer-Dreieck mit dem B-Schirm, das gibt dann ganz, ganz viel. Und dann steht man einfach ganz oben auf dem Treppchen. Beim DHV-XC ist das vielleicht nicht ganz so leicht, weil man hier im Flachland nicht ganz so leicht aufs Treppchen kommt. Die Bedingungen in den Alpen, glaube ich, sind einfach nochmal einen Tuck besser.

[00:18:02] **Lucian Haas:** In den Alpen gehst du aber gar nicht fliegen. Du fliegst immer im Flachland?

[00:18:06] **Anja Kohlrausch:** Ich bin früher ganz viel Drachengleitschirm, eigentlich schon in den ganzen Alpen geflogen und habe mit dem Segelflugzeug die ganzen Alpen abgeflogen im Moment. Bin ich einfach aus privaten Gründen gerne abends zu Hause, um meine Tiere zu versorgen und fliege deswegen gerne hier einfach lokal im Odenwald und am liebsten komme ich auch wieder an den Startpunkt zurück. Dann weiß ich, dann bin ich pünktlich abends wieder zu Hause.

[00:18:32] **Lucian Haas:** Das heißt, die äußeren Zwänge zwingen dich gewissermaßen zum Erfolg?

[00:18:37] **Anja Kohlrausch:** Nö, das kann man so nicht sagen. Also die äußeren Rahmenbedingungen, sagen wir im Moment, macht es am meisten Sinn. Und auch viel Spaß in den lokalen kleinen Geländen hier im Odenwald zu fliegen und das auch an den Tagen, wo das Wetter gut ist. Das ist eigentlich auch ziemlich effektiv. Da brauche ich auch nicht eine Woche Urlaub im Regen in den Alpen verbringen. Also ich finde, das ist eine schöne Variante und Alternative, gar kein Zwang.

[00:19:07] **Lucian Haas:** Nun warst du Meisterin im Drachenfliegen, Meisterin im Segelfliegen, ich sage jetzt auch mal Meisterin im Gleitschirmfliegen. Gibt es solche? Sowas wie ein Fliegergen? Oder was muss man im Blut haben, um in allen Disziplinen so gut fliegen zu können wie du?

[00:19:25] **Anja Kohlrausch:** Ja, ich glaube, Fliegen ist immer ähnlich. Es sind einfach nur ein bisschen andere Fluggeräte, die man nimmt und die Taktik und Technik muss man natürlich schon ein bisschen anpassen. Im Grunde genommen ist es aber immer Fliegen. Und dazu muss man, glaube ich, einfach ein bisschen flugverrückt sein im positiven Sinne.

[00:19:45] **Lucian Haas:** Was suchst du? Was suchst du in der Fliegerei? Freude, Spaß, auch Entspannung sogar. Große Streckenflüge, ist das für dich Entspannung? Also wenn man so große Ziele hat und Rekorde fliegen kann, kann man da trotzdem oder kannst du da trotzdem noch entspannen? Ja,

[00:20:03] **Anja Kohlrausch:** weil das ist wie so ein Flow-Erlebnis im Sport. Also wir kommen dann acht oder neun Stunden Flug vor wie eine Stunde und alles andere aus dem Alltag ist ganz weit weg. Und das ist, glaube ich, ein Kriterium für Entspannung. Mhm. Das ist so völlig in der Aufgabe aufzugehen und an dem Tag nichts anderes zu machen und auch nochmal ein paar Kreise zu machen, um ein paar schöne Fotos zu machen. Damit man sich hinterher nochmal dran erinnern kann. Ja, an die Namibwüste von oben mit 6000 Meter. Also die Zeit ist immer.

[00:20:38] **Lucian Haas:** Du sagst Flow-Zustand. Das ist ja immer so ein Ziel, den gerne viele erreichen würden, weil sie dann eben sagen, ja dann fliegt man aus dem Bauch heraus und macht alles. Richtig, so ungefähr. Gibt es irgendeinen Trick, eine Technik, irgendwas, wie du es für dich schaffst, dich so vorzubereiten, dass du leichter in diesen Flow-Zustand kommst? Oder ist das bei dir einfach ein Automatismus? Fliegen löst das einfach aus?

[00:21:04] **Anja Kohlrausch:** Ich glaube, es wird automatisch bei mir ausgelöst, wenn ich die Chance habe, einfach eine große Strecke zu probieren. Was ich vorhin schon mal gesagt habe, es geht gar nicht darum, den Erfolg zu haben und den Rekord jetzt geflogen zu sein, sondern es zu probieren. Und eine Chance dazu zu haben. Einfach auch wahnsinnige Freude daran zu haben. Und dann wird das bei mir ausgelöst. Beim Segelflug habe ich gemerkt, dass ich in jedem Fall dann den Funk ausschalten muss oder Gleise drehen muss, wenn dann zu viel gefunkt wird. Also auf WMs, im Nationalteam oder so habe ich gemerkt, dass es meinen Flow-Zustand ziemlich gestört hat.

[00:21:44] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt diese drei Flugarten nehmen würdest, Gleitschirmfliegen, Drachen - und Segelflug, was ist das? Gleitschirmfliegen, Drachen - und Segelflug. Gibt es da eine von denen, wo du sagen würdest, da fällt es dir am leichtesten, in den Flow zu kommen?

[00:21:58] **Anja Kohlrausch:** Ich glaube, beim Gleitschirmfliegen. Warum?

[00:22:04] Weil da bei mir wirklich immer als allererstes nur der Spaß und die Freude im Vordergrund steht. Ich in jedem Fall auch immer ohne Funk fliege.

[00:22:15] Und es einfach auch sehr direkt ist mit der Natur.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Ist Segelflug noch zu technisch dann im Verhältnis? Die Kanzel drumherum hat und alles, was man da noch so drauf achten muss und einfach mit direktem Kontakt mit Wind und sowas, dass das der Wind im Grunde auch den Flow dann mit fördert?

[00:22:35] **Anja Kohlrausch:** Ich glaube weniger. Bei 200 km/h möchte ich den Wind eigentlich auch nicht direkt spüren. Es sind auch sehr dynamische und tolle Bewegungen im Segelflug auf den schnellen und großen Strecken. Ich glaube, das ist einfach seltener beim Segelflug, dass man die Chance hat, für sich da in so einen Flow-Zustand zu kommen und für sich selber die Strecke zu fliegen. Im Gleitschirm ist das eigentlich automatisch immer so, dass da kein anderer funkt und man eher mit sich selber ist und auch weniger Funkkontakt.

[00:23:22] Und Kontrollzonen, langen Informationen oder einfach so Navigationsgeschichten hat beim Segelflug, die das, sag ich mal, ein bisschen mehr stören.

[00:23:33] **Lucian Haas:** Das heißt, beim Gleitschirmfliegen bist du viel mehr mit dir selbst und musst dich weniger nach außen richten?

[00:23:39] **Anja Kohlrausch:** Genau. Ich fliege ja einfach auch dann um alle Lufträume und Kontrollzonen drumherum mit dem Gleitschirm, weil man eh nicht rein darf. Und mit dem Segelflug darf man da einfach rein und funkt dann mehr. Ich versuche das zu organisieren, dass man einfach auch ganz andere Routen dann fliegen kann.

[00:23:58] **Lucian Haas:** Erlebst du diesen Flow-Zustand auch als etwas Meditatives?

[00:24:04] **Anja Kohlrausch:** Ja, kann man so nennen.

[00:24:07] **Lucian Haas:** Und wenn du sagst, du erlebst neun Stunden so, als wäre es nur eine gewesen, passiert es dir dann auch, dass du sagst, okay, ich bin jetzt geflogen, habe irgendwas ausgedreht, aber du wachst quasi vom Bewusstsein dann plötzlich irgendwie in der Luft und sagst, wie bin ich eigentlich jetzt? Hier hingekommen? Irgendwie habe ich jetzt die letzte halbe Stunde wie in einem meditativen Trance-Zustand oder sonst was irgendwie da

was ausgekurbelt, aber gar nicht mehr so bewusst auf Sachen geachtet, sondern es ist einfach nur so geflossen.

[00:24:39] **Anja Kohlrausch:** Ja, da könnte ich zustimmen. Aber so wie so ein Trance, dass man tatsächlich gar nichts mehr weiß, also so tief, glaube ich, ist der Flow-Zustand dann doch nicht. Also ich glaube, das läuft einfach vieles so mit Intuition und man könnte gar nicht. Ich kann nicht alles explizit mit einem Kollegen am Funk irgendwie sagen, warum hast du jetzt genau das so entschieden. Für sich selber sollte schon das Ziel sein, dass man möglichst viele Optionen sieht und die auch abwägt und nicht nur eine Route oder eine Strecke sieht. Aber das immer wirklich dann ausdrücken zu können oder jemandem anders erzählen zu können, das ist, glaube ich, in so einem Zustand schwierig. Das ist dann eher automatisch.

[00:25:20] **Lucian Haas:** Flow-Zustand wäre dann viel Bauchfliegerei. Wie viel Vorbereitung, wo dann auch wirklich gedankliche Arbeit dann reinfließt, steckst du in solche Flüge oder fliegst du häufig einfach los und sagst, ich gucke mal, was so kommt?

[00:25:36] **Anja Kohlrausch:** Ich glaube, ich habe eine sehr gute meteorologische Vorbereitung morgens, dass ich schaue, wo sind die Gebiete, die gut sind zu fliegen, welche Strecken machen Sinn, ist viel Wind, ist es eine One-Way-Strecke oder macht ein Dreieck Sinn? Was ist generell so an Strecken möglich an dem Tag? Da versuche ich mich recht gut vorzubereiten und in der Luft versuche ich möglichst offen zu bleiben für alle Optionen. Zumal man beim Gleitschirmfliegen ja nicht die Wendepunkte immer vorher angeben muss, sondern sich grob was vornehmen kann und dann auch mal abkürzen kann oder in eine andere Richtung die Strecke verlängern kann. Beim Segelflug braucht man ein bisschen mehr Vorbereitung, um richtig viele Punkte und...

[00:26:25] Ja, große Aufgaben zu fliegen, musste man die schon möglichst genau vorher angeben, die Wendepunkte. Und ein One-Way hat auch keinen Sinn gemacht, weil tausend Kilometer in eine Richtung fliegen, dauert ja eben ein paar Tage wieder zurückzukommen, das macht eh keiner.

[00:26:40] **Lucian Haas:** Segelflug, du sprichst immer von Vorbereitung, Wendepunkte setzen, große Aufgaben machen. Gehst du manchmal auch Segelfliegen einfach nur für, ich hänge mal ein bisschen in der Luft rum, ich gondel mal irgendwo so rum? Oder ist das Segelfliegen eigentlich immer dann... Was sehr zielgerichtet ist? Ich würde sagen, die

[00:26:59] **Anja Kohlrausch:** meisten Flüge sind auch eher so, ich fliege mal am Platz, zwei Stunden Thermik und hab ein bisschen Spaß und fliege so ein bisschen rum. So Platznähe bedeutet dann aber auch schon, dass man den ganzen Odenwald so ein bisschen abfliegt, das ist dann so der Gleitwinkelbereich. Das sind glaube ich die meisten Flüge, gar nicht so ganz große Strecken, aber die, wo man am längsten in der Luft ist und am meisten Freude daran hat, sind dann schon die, wo man mal unterwegs ist, wo man vorher noch nicht geflogen ist. Also wirklich weiter weg. Das gibt mir zumindest ein bisschen mehr Motivation und dann lande ich nicht nach zwei Stunden, sondern hab auch Lust dann acht oder neun Stunden zu fliegen.

[00:27:43] **Lucian Haas:** Dieses weiter weg fliegen geht ja mit dem Gleitschirm nicht so gut. Also du kannst auch größere Strecken fliegen, aber halt in einer anderen Dimension. Wenn du 1000 Kilometer mit dem Segelflugzeug fliegst, wirst du vielleicht 200 Kilometer im Verhältnis mit dem Drachen.

[00:28:00] Fühlst du dich dann manchmal auch eingeschränkt, wenn du Gleitschirm fliegst?

[00:28:05] **Anja Kohlrausch:** Nee, weil ich glaube, dass die Freude dann auch nicht davon abhängt, ob ich jetzt mit dem Gleitschirm 400 oder 200 Kilometer geflogen bin, sondern ich finde mit dem Gleitschirm ist das auch weit weg und schöne Sachen gesehen auf dem Flug. Ich muss mich taktisch umstellen, weil das einfach ein anderer Geschwindigkeitsrhythmus ist, ein bisschen andere Taktik. Aber die Freude. Und der Spaß ist der gleiche und auf ein Kilometer mehr oder weniger kommt es da auch nicht an.

[00:28:34] **Lucian Haas:** Vergleichst du denn manchmal in der Luft? Also dass du beispielsweise mit dem Gleitschirm fliegst und denkst, oh, da hinten, da ist so eine tolle Wolke mit dem Segelflieger. Ich müsste jetzt nur einmal kurze Knüppel nach vorne drücken, dann wäre ich eigentlich schon gleich da und mit dem Gleitschirm werde ich wahrscheinlich kaum hinkommen. Ja, das Blöde ist, ich vergleiche

[00:28:51] **Anja Kohlrausch:** es dann nicht. Ich denke, da hinten ist eine schöne Wolke, da fliege ich mal eben schnell hin und merke dann unterwegs, oh, da komme ich gar nicht in der Höhe an. Jetzt muss ich mich doch wieder an Bodenmerkmalen und Abrisskanten orientieren. Hatten jetzt auch ein bisschen gedauert, um mich da so ein bisschen drauf einzustellen und das dann auch zu merken, dass ich in dem Moment jetzt nicht im Segelflugzeug bin und ein bisschen andere Taktik dann doch anwenden muss.

[00:29:17] **Lucian Haas:** Das heißt, wenn man sich deine Strecken im XC-Cup anguckt, also ich habe mir so ein paar davon angeguckt, dann sieht man immer, zwischendurch hast du immer wunderschöne Höhen, hältst dich da wahrscheinlich so, so unter Wolkenstraßen oder sonst was, dann gibt es dann teilweise größere Strecken, da sieht man, ah, da sackst du vielleicht stärker ab. Sind das vielleicht solche Momente, wo du dann zu ehrgeizig warst oder zu optimistisch, was das Erreichen neuer Aufwinde betrifft?

[00:29:42] **Anja Kohlrausch:** Kann sein, dass es mal sowas ist, aber ich glaube, dass es auch automatisch geschieht beim Gleitschirm, dass man immer wieder, gerade im Flachland, wenn man mal nicht eine tragende Linie erwisch hat und eine Wolkenreihung, da eine bisschen größere Lücke zwischen ist, zwischen den Wolken, dass man automatisch wieder tief ist und dann nochmal wieder einen Gang zurückschaltet und erstmal wieder hochkugeln muss und dann wieder vielleicht einen Gang höher schalten kann.

[00:30:09] **Lucian Haas:** Du hast mit Drachen - und Gleitschirmfliegen angefangen und hast gesagt, davon hast du viel profitiert beim Segelfliegen. Dann hast du sehr viele Erfolge mit, oder auch tolle Strecken und sonst was, mit dem Segelfliegen sehr viel Erfahrung gesammelt. Gibt es etwas, wo du sagen würdest, da profitierst du jetzt beim Gleitschirmfliegen auch von Sachen, die du beim Segelfliegen gelernt hast? Ja,

[00:30:29] **Anja Kohlrausch:** das ist genau diese Einschätzung von tragenden Linien und diese Routenwahl und Streckenwahl, da mal kleine Umwege zu fliegen und sich das Wolkenbild anzuschauen und eben versuchen, möglichst den Wolkenreihungen, Wolkenstraßen lang zu fliegen. Auch nicht unnütz im schwachen Steigen lange rumzukurbeln, sondern ich glaube, das macht einen ein bisschen schnell, wenn man das reflektiert. Und richtig gut einschätzen kann, immer die stärksten Aufwände zu nehmen. Ich habe mir gemerkt aus dem Segelfliegen, dass es eigentlich darum geht, immer die Anzahl der Optionen hochzuhalten. Also mehrere Optionen zu haben und dann den stärksten Bart auszuwählen.

[00:31:14] **Lucian Haas:** Was ja beim Segelfliegen deutlich einfacher ist, weil man da einfacher sagen kann, okay, dieser Bart ist jetzt zu schwach, ich fliege einfach noch 20 Kilometer weiter und da steht ja nichts, aber das kannst du mit dem Gleitschirm häufig dann nicht so machen. Wann war das? Weißt du beim Gleitschirm, dass du sagst, in dem muss ich drinnen bleiben? Mit dem Segelflieger würde ich sofort weiterfliegen, aber jetzt, hier muss ich beißen. Wenn auf Kurs

[00:31:36] **Anja Kohlrausch:** das Wolkenbild oder die Lücken einfach da recht groß aussehen zwischen den Wolken. Mittlerweile gelingt es mir ganz gut, da dann die Punkte zu erwischen, zu sagen, hier brauchst du jetzt einfach Geduld. Hier geht es jetzt langsamer, hier wird gekreist.

[00:31:56] **Lucian Haas:** Gleitschirmfliegen, Thermikfliegen sind ja häufig, viel engere Kurven oder Kreise, die man dort fliegt. Man kann auch Thermiken auskurbeln, wo man wahrscheinlich mit dem Segelflieger niemals reinpassen würde und sowas. Gibt es da Sachen, wo du auch sagst, trotzdem aus dem Gleitschirmfliegen habe ich auch von dem, was man da auch über wo lösen Thermiken beim Gelände ab, weil man auch viel häufig geländenäher fliegt und sowas, dass du sagst, dafür hast du auch für die Segelfliegerei wieder was rausgezogen, wo du sagen würdest, damit hast du gewissermaßen einen Vorsprung, einen Wissensvorsprung vor den anderen. Segelfliegern, die das nicht kennen vom Gleitschirmfliegen her?

[00:32:33] **Anja Kohlrausch:** Ja, ich denke schon, dass das in gewissem Maße so war, weil ich ja auch dann Quereinsteiger im Segelflug war und recht schnell erfolgreich und glaube ich einfach diesen Back war und hatte, so ein bisschen spazieren gehen in der Luft und wissen, wo eigentlich die möglichen Abrisskanten sind. Und es ist durchaus auch so, dass man mit dem Segelflugzeug mal tief kommt, zwar seltener, aber auch da. Kann man natürlich dann sehr profitieren. Ja, von den Erfahrungen, die man bodennah gemacht hat und eigentlich auch so die Struktur der Aufwinde

viel besser erspüren und da fliegen kann.

[00:33:13] **Lucian Haas:** Beim Gleitschirmfliegen, du hast vorhin schon das Wort Linienwahl gesagt. Gerade beim Gleitschirmfliegen, der so einen schlechten, oder beim Gleitschirm, der so einen schlechten Gleitwinkel hat, ist ja eine gute Linie schon häufig quasi die halbe Miete wirklich beim Streckenfliegen. Nicht nur, dass man sagt, ich treffe die guten Thermiken, sondern auch dazwischen die Linien, wo es vielleicht weniger sinkt oder so was, oder schwache Steigen, aber man kann im Steigen weit geradeaus fliegen. Wie findet man solche Linien?

[00:33:43] **Anja Kohlrausch:** Also ich finde sie, indem ich mir die Wolken anschau und tue mich sehr schwer, wenn blau thermisch ist.

[00:33:50] Ja, Beobachtung vom Himmel und gerade die Phasen anschauen, in denen die Wolken sind. Sind sie noch am Aufbauen oder sind sie schon am Zerfallen? Und wo sind die Wolkenstraßen?

[00:34:04] **Lucian Haas:** Das heißt, du versuchst immer auch die Wolkenstraßen dann abzufliegen?

[00:34:09] **Anja Kohlrausch:** Ja, genau, hier im Flachland schon.

[00:34:12] **Lucian Haas:** Geht das mit dem Gleitschirm immer oder sind auch Wolkenstraßen so, dass häufig vielleicht die Abstände zwischen den Wolken dann auch zu groß sind?

[00:34:20] **Anja Kohlrausch:** Gibt es, gerade wenn man mal von einer Reihung auf eine andere wechseln möchte. Also von einer Straße zur anderen wird es oft eine Herausforderung, was mit dem Seepflugzeug viel leichter wäre.

[00:34:35] **Lucian Haas:** Und wenn du dann keine Wolken hast und dich mehr nach dem Untergrund orientieren musst, worauf achtest du dann vor allem? Hast du da so einen Katalog, wo du abarbeitest und sagst, ein trockenes, abgeerntetes Feld und dann kommt der Wald und dann so? Oder wie gehst du dabei vor?

[00:34:54] **Anja Kohlrausch:** Im Prinzip schon die hellen, trockenen Flächen, die eher konvex geformt sind. Mit dem besten Einstrahlwinkel zur Sonne. Hier im Flachland ist immer noch wichtig, die Windrichtung im Kopf zu haben. Und da dann auch eigentlich die Grenze zum Beispiel vom Feld zum Wald anzufliegen und das als Abrisskante zu nehmen. Manchmal zeigen einem auch die Vögel das sehr gut, wenn man tief ist, wo es hochgeht.

[00:35:29] **Lucian Haas:** Fliegst du gern mit Vögeln?

[00:35:31] **Anja Kohlrausch:** Extrem gern. Das ist auch eins meiner Schlüsselmöglichkeiten. Das sind Schlüsselerlebnisse, dass ich so in 30 bis 50 Meter Höhe an so einem ganz, ganz kleinen Hang während eines Streckenflugs eigentlich gedacht habe, im nächsten Kreis musst du landen und mich da so zehn Minuten an so einem kleinen Hügel gehalten habe. Und auf einmal flog ein Vogel so ein kleines Stückchen weiter raus über einen Apfelbaum und macht den Kreis. Und ich habe gedacht, das schaffe ich auch. Und bin mit dem Vogel zusammen dann 2000 Meter aufgedreht. Das ist ein echtes Schlüsselerlebnis in meiner Gleitschirmkarriere.

[00:36:04] **Lucian Haas:** Verabschiedest du dich dann von solchen Vögeln, wenn sie dir geholfen haben und dann, dass man sagt, so tschüss, ich fliege jetzt weiter? Also, dass man sowas wie eine Beziehung in der Luft mit denen aufbaut, zumindest für einen kurzen Moment, in dem man die Luft mit denen teilt?

[00:36:18] **Anja Kohlrausch:** Ja, genau. Zumindest ein Danke-Kumpel gibt es noch.

[00:36:23] **Lucian Haas:** Und hast du manchmal den Eindruck, dass du vielleicht auf den Vögeln hilfst? Also, dass die zu dir geflogen kommen?

[00:36:28] **Anja Kohlrausch:** Ja, die kommen zu mir geflogen.

[00:36:32] Ich glaube aber, dass es eher umgekehrt ist. Dass die Vögel da einfach viel besser sind als wir. Und die gar nicht unbedingt zu mir kommen, sondern einfach, man sie dann zufällig sieht, die schon lange in der Thermik sind. Oder einfach nur so ein bisschen versetzen, um zu einem noch zu kommen. Ich glaube, die sind einfach deutlich besser als wir. Das heißt, wir Gleitschirmflieger fliegen und Segelflieger fliegen eher immer zu den Vögeln.

[00:36:57] **Lucian Haas:** Beim Segelfliegen, da macht man viel größere Kreise und sonst etwas. Sind da die Vögel trotzdem auch an? Also, gute Anhaltspunkte? Ja, genau.

[00:37:09] **Anja Kohlrausch:** So groß ist der Kreis auch nicht. Der ist dann so 50 Meter Durchmesser.

[00:37:14] Eigentlich genau das Gleiche. Auch zusammen mit den Vögeln, zu den Vögeln fliegen.

[00:37:18] **Lucian Haas:** Und die Vögel haben vor den Segelflugzeugen genauso im Grunde wenig Angst wie vor den Gleitschirmfliegern. Also, bleiben genauso in der Thermik dann drinnen? Oder ist das für die dann schon ein Riesenvogel, wo die sagen, da muss ich jetzt schnell weg?

[00:37:32] **Anja Kohlrausch:** Das ist das Interessante. Also, sie fliegen nicht weg. Sie werden genauso akzeptiert. Die Segelflugzeuge.

[00:37:41] **Lucian Haas:** Du hast, lass uns mal ein bisschen über etwas Menschliches sprechen. Du hast im Grunde mit deiner Karriere ja auch drei verschiedene, sage ich mal, Szenen kennengelernt. Die Szene der Drachenflieger, die Szene der Gleitschirmflieger und die Szene der Segelflieger. Gibt es da irgendwelche typischen Unterschiede im Charakter von diesen drei Fliegertypen? Oder sind die doch sehr ähnlich und haben eine ganz ähnliche Denkweise und Herangehensweise an die Fliegerei?

[00:38:08] **Anja Kohlrausch:** Ich denke, die sind alle sehr ähnlich. Ein bisschen Unterschied ist vielleicht,

[00:38:14] daran zu sehen, dass das Segelflug wirklich ein Vereinssport ist und man nur in die Luft kommt, wenn man wirklich viel Zeit und Mühe investiert in den Verein. Und dass beim Gleitschirm- und Drachenfliegen ein bisschen mehr in Richtung Individualsport geht. Man einfach weniger Zeit mit Vereinsarbeit verbringt und auch da ein bisschen freier ist, um zu sagen, ich gehe, der Wind passt nicht, ich fahre jetzt einfach wieder oder ich komme später. Was beim Segelfliegen nicht so geht.

[00:38:45] **Lucian Haas:** Sind Gleitschirmflieger also im Schnitt mehr Individualisten? Genau, kann man so sagen. Sind sie damit auch seltsamer?

[00:38:54] **Anja Kohlrausch:** Habe ich so jetzt bisher nicht beobachtet.

[00:38:59] **Lucian Haas:** Ja, oder egozentrischer?

[00:39:01] **Anja Kohlrausch:** Nee. Ich würde das Individualistische auch eher positiv sehen. Und ich glaube auch, dass Segelflieger alle individualistisch sind. Aber vielleicht das gemeinsame Sporttreiben einfach auch noch ein bisschen mehr Gewicht hat. Weil es auch gar nicht anders geht, wenn man das Segelflugzeug sonst auch gar nicht in die Luft kriegt.

[00:39:26] **Lucian Haas:** Wenn du im Flachland weite Strecken fliegst, wie versorgst du dich in der Zeit? Also was ist mit Essen, Trinken, Pinkeln?

[00:39:34] **Anja Kohlrausch:** Ja, einfach Wasserflaschen oder Trinksack mitnehmen. Ein paar Brötchen schmieren, also im Segelflugzeug, und loslegen. Beim Gleitschirmfliegen schaffe ich es bisher eigentlich nur, ein bisschen was zu trinken, mal mitzunehmen. Da bin ich noch nicht so gut versorgt, da lande ich total hungrig.

[00:39:58] **Lucian Haas:** Warum? Also wäre es nicht sinnvoll, zwischendurch auch was zu essen, auch für die Konzentration?

[00:40:03] **Anja Kohlrausch:** Wäre super sinnvoll. Ich suche nur noch was, was man gut auch unterwegs verspeisen kann, ohne dass man es verlieren kann.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Und was ist mit dem Pinkeln? Fliegst du die großen Strecken alle mit Windeln oder bist du jemand, der eine große Blase hat und gut einhalten kann? Beides. Auch beim Gleitschirmfliegen mit Windeln? Oder ist das hauptsächlich beim Segelfliegen, wenn du wirklich sagst, das werden dann acht, neun Stunden, die ganz großen Flüge, da braucht man das natürlich? Also wenn du jetzt bei dir in der Gegend im Odenwald an den Startplatz gehst, hast du auch immer eine Windel im Gepäck? Nicht immer.

[00:40:40] **Anja Kohlrausch:** Und das kann... Das kann ein Problem werden, wenn es dann doch überraschend ein ganz großer Flug wird.

[00:40:45] **Lucian Haas:** Von den Flügen, die du da jetzt gemacht hast im Odenwald mit dem Gleitschirm, gibt es da einen, der dir besonders in Erinnerung geblieben ist?

[00:40:55] **Anja Kohlrausch:** Ja, einer mit Sicherheit, das war der von Heidelberg nach Regensburg.

[00:41:00] **Lucian Haas:** 260 Kilometer knapp, ne? Das war so ein One-Way-Flug. Ja, genau.

[00:41:04] **Anja Kohlrausch:** Ich habe immer gedacht, das muss doch möglich sein, über 200 Kilometer zu fliegen. Und an dem Tag habe ich es mir vorgenommen, und es hat auch geklappt.

[00:41:13] **Lucian Haas:** Also das war dieses Ziel Regensburg, hattest du auch schon im Kopf? Oder war nur das Ziel, ich will mehr als 200 Kilometer fliegen, das sollte heute möglich sein, und dann gucke ich mal, wie weit ich komme?

[00:41:25] **Anja Kohlrausch:** Also Regensburg war an dem Tag im Kopf, weil das war dann einfach mit Rückenwind. Es war nur West-Nord-West-Wind und war dann eigentlich klar, dass es in die Richtung geht.

[00:41:33] **Lucian Haas:** Der Armin Harig ist ja, glaube ich, auf ähnlicher Strecke auch schon mal 300 Kilometer geflogen. Wäre das ein Ziel für dich?

[00:41:40] **Anja Kohlrausch:** Klar. Genau, ich denke auch, dass es möglich ist.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Möglich in der Form, dass du auch sagst, du würdest das auch gerne, also dass irgendwer das erreichen kann, oder dass du das auch gerne mal in Angriff nehmen würdest?

[00:41:53] **Anja Kohlrausch:** Ja, genau, also für mich möglich. Wobei man immer ein bisschen Glück dazu braucht. An dem Tag muss man einfach hier im Flachland Anschluss kriegen an die Thermik. Ja, und dann muss es einfach gut laufen zwischendurch. Aber ich bin ziemlich sicher, dass das klappen kann.

[00:42:09] **Lucian Haas:** Wenn jetzt andere Flieger, oder auch Fliegerfrauen zu dir kommen und sagen so, Anja, wie machst du das eigentlich? Gib mir mal einen Tipp, wie kann ich besser im Flachland hier groß auf Strecke gehen? Ich sehe, du schaffst das immer so schön. Was würdest du denen empfehlen? Oder was erzählst du denen?

[00:42:29] **Anja Kohlrausch:** Ich würde sagen, ganz oft einfach probieren, probieren, probieren. Dafür wird man eigentlich immer besser, lernt immer mehr. So ein absolutes Kochrezept gibt es da, glaube ich, gar nicht. Jeder Tag ist anders. Und immer wieder mit Freude probieren. Und wenn es nicht klappt, ist es auch gut.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Also wer weit fliegen will, muss fliegen gehen. So ungefähr.

[00:42:54] **Anja Kohlrausch:** Genau. Und man muss es ein bisschen vielleicht auch im Hinterkopf haben. Wenn ich die Chance habe, das Wetter ist gut, ich kriege Anschluss an die Thermik, und ich bin jetzt oben, das dann auch irgendwie im Hinterkopf zu haben. Hey, vielleicht geht ja auch was ganz Großes. Also auch die großen Sachen zu probieren.

[00:43:15] **Lucian Haas:** Und wenn du dann so Tage siehst, wo viele Leute starten, aber du deutlich weiterkommst als andere. Woran liegt das?

[00:43:25] **Anja Kohlrausch:** Ich glaube, dann habe ich einfach ein bisschen Glück gehabt und eine andere Routenwahl gewählt. Oder bin beim ersten Mal weggekommen und brauchte nicht zwei Versuche am Berg, um Thermikanschluss zu kriegen. Es gibt ganz viele Tage, da sind die anderen alle weiter als ich. Würde ich gar nicht überbewerten.

[00:43:44] **Lucian Haas:** Bist du vielleicht auch ein bisschen... Zurückhaltend, würde ich mal sagen. Weil von den Ergebnissen her zeigt sich ja schon, dass du das wahrscheinlich im Schnitt... Also was ich so lese, auch an Kommentaren im XC-Cup, dann gibt es dann viele, die sagen, ah, Anja hat es uns mal wieder gezeigt, wie das eigentlich so geht.

[00:44:00] **Anja Kohlrausch:** Ja, aber die Kommentare kommen ja auch von denen, die normalerweise viel weiter fliegen als ich. Ich denke, das ist einfach eine nette Anerkennung und gegenseitige Anerkennung der Flieger

untereinander. Ich glaube, jeder, der fliegt, weiß, dass ein bisschen Glück dazugehört. Und dass es wirklich nicht darauf ankommt, ob einer 10 Kilometer oder 20 Kilometer weiter geflogen ist an einem Tag. Und vielleicht auch genauso gut ganz viel Spaß hatte, Thermik am Hausberg an dem Tag zu fliegen. Einfach so lange, wie man Lust hat. Ich glaube, da gibt es keine Wertung. Das ist ein dezentraler Breitensportwettbewerb, der Spaß machen soll. Genau.

[00:44:42] **Lucian Haas:** Bist du jemand, der auch manchmal einfach nur... Und sagt, ich hänge mich mal zwei Stunden in die Luft und bleibe ganz lokal und fliege die Kante hin und her? Oder ist dir sowas dann eher langweilig?

[00:44:55] **Anja Kohlrausch:** Nee, das ist eigentlich der Regelfall. Also das sind vielleicht 90 Prozent der Flüge. Und das andere ist einfach eine Chance, mal so einen Thermiktakt zu erwischen. Und eine Strecke probieren zu können. Wie so ein Sahnehäubchen oben drauf.

[00:45:13] **Lucian Haas:** Was geben dir diese 90 Prozent? Nicht so streckenmäßig, zumindest erfolgreichen Flüge. Ganz viel Spaß.

[00:45:23] **Anja Kohlrausch:** Spaß, Bewegung an der Luft, Freunde treffen.

[00:45:29] **Lucian Haas:** Zusammenfassend noch eine Frage. Du hast schon so viel erreicht im Fliegerleben. Also jetzt an Erfolgen, sowohl beim Drachenfliegen, Segelfliegen, auch Gleitschirmfliegen. Hast du noch immer große Ziele? Und welche?

[00:45:46] **Anja Kohlrausch:** Viele schöne große Strecken mit dem Gleitschirm. Wenn ich die Chance kriege.

[00:45:51] **Lucian Haas:** Die aber nicht mit irgendeiner Zahl belegt sind, sondern einfach nur, sie muss groß sein.

[00:45:58] **Anja Kohlrausch:** Ja, vielleicht einfach die eigenen Bestleistungen, die eigenen Erlebnisse immer erweitern. Nochmal eine andere Richtung fliegen, in der man noch nicht war. Nochmal wieder ein schönes Dreieck zu fliegen. Abends wieder beim Auto zu landen. Mit dem Gleitschirm den Odenwald abgeflogen sein. Da gibt es so viele schöne Sachen, die man noch erleben kann. Eigentlich kann man sich nie satt fliegen.

[00:46:23] **Lucian Haas:** Warum ist Größe, dann vielleicht messbar in Punkten oder was auch immer, warum ist das relevant?

[00:46:30] **Anja Kohlrausch:** Für mich ist es immer gleichbedeutend mit länger fliegen, also mehr Spaß. Noch länger in der Luft.

[00:46:37] **Lucian Haas:** Ich meine, man könnte ja auch fünf Stunden im Grunde auch relativ lokal fliegen und sagen, ich mache so eine kleine Dreiecksstrecke und fliege die auch fünfmal ab. Anstatt jetzt die große Strecke zu wählen und habe dieselbe Zeit in der Luft. Und werde trotzdem im Tagesablauf wahrscheinlich die unterschiedlichsten Erlebnisse haben, weil die Thermiken sich im Tagesverlauf verändern, an anderen Stellen stehen und sonst irgend so was. Aber trotzdem ist es dann der Reiz, irgendwie zu sagen, am Ende steht eine große Punktezahl, die bei einem solchen Flug, wenn man quasi lokal fünfmal dieselbe Runde fliegt, ja keine große Streckenpunktezahl ergeben würde. Ist dann schon die Zahl auch in irgendeiner Weise wichtig?

[00:47:15] **Anja Kohlrausch:** Nein, die Punktezahl ist in dem Moment überhaupt nicht wichtig. Nein, das ist nicht wichtig. Die kleinen Runden, die fliegt man einfach viel, viel öfter. Also das ist für mich so der Regelfall beim Fliegen. Da bleibe ich ja auch nicht so ganz eng am Berg, sondern mache auch lauter kleine Runden fünf Stunden lang. Das andere ist einfach seltener und die Chance hat man nicht so oft. Deswegen, vielleicht ist es so wichtig, dass man es dann auch nutzt und die Chance ergreift.

[00:47:45] Punktzahl ist, glaube ich, zweitrangig in dem Moment. Geht um den schönen Flug.

[00:47:51] **Lucian Haas:** Was ist für dich der größte Spaß beim Fliegen?

[00:47:56] **Anja Kohlrausch:** Ja, ich glaube, den Alltag zu vergessen und einfach nur dann von Wolke zu Wolke zu fliegen oder auch mal einfach nur eine Stunde lang am Hausberg die Welt von oben zu sehen.

[00:48:09] Das ist eigentlich eine gute Frage. Ich könnte es gar nicht benennen.

[00:48:14] Fliegen an sich ist schön.

[00:48:17] **Lucian Haas:** Dann lassen wir das als offene Frage am Ende einfach mal stehen. Es nicht genau benennen zu können, aber in die Luft zu kommen und von Wolke zu Wolke zu fliegen. Anja, vielen Dank. Vielen Dank für deine schönen Erzählungen, über deine erfolgreichen Flug, nicht nur Versuche, sondern wirklich tollen Flüge, die du mit Drachen, Segelflug und Gleitschirm schon gemacht hast. Ich wünsche dir noch viele weitere schöne Flüge. Mögest du auch in diesem Jahr beim XC-Cup wieder ganz vorne mitfliegen und deine tollen großen Strecken aus dem Odenwald dort einreichen? Ich werde jetzt auf jeden Fall immer ein größeres Auge drauf werfen, weil ich dann, nachdem ich mir die Flüge angeguckt habe von dir schon gesehen habe, Oh! Das ist ja richtig spannend, das mal zu sehen, wie du das machst. Danke dir.

[00:49:01] **Anja Kohlrausch:** Vielen Dank.

[00:49:08] **Lucian Haas:** Das war die Episode Nummer 132 von Podz-Glitz mit Anja Kohlrausch. Die Shownotes zu dieser Folge mit einigen weiterführenden Links findest du im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Wenn du noch mehr Folgen wie diese hören willst, kannst du Podz-Glitz nicht nur im Podcatcher deiner Wahl abonnieren. Du kannst meine Arbeit daran auch als Förderer finanziell unterstützen. Wie viel du gibst? Kannst du ganz frei wählen. Ein häufig gewählter Förderbeitrag liegt übrigens bei 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro im Monat. Aber egal was du gibst, jeder Betrag trägt seinen Teil dazu bei, dass sich Podz-Glitz und Lu-Glitz im Dienste der Gleitschirm-Szene auch in Zukunft betreiben und weiterentwickeln kann. Dafür sage ich Danke.

[00:49:54] Alle Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf der Website meines Gleitschirm-Blogs www.Lu-Glitz.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Lu-Glitz schreibt sich L-U-G-L-I-D-Z. Bis zum nächsten Mal. Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

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

Show notes

Anja Kohlrausch has reached the championship level in dragons, sailplanes, and paragliding. Does she have the pilot gene?

Flying without an engine, that is possible not only with the Gleitschirm, but also with the Drachen and the Segelflugzeug. But there are only a few who are at home in all three disciplines. And among them, there are again only very few who also have great sporting successes to show in each of them.

Anja Kohlrausch belongs to these rare specimens in the aviation scene. In 1992, she became German Champion in hang gliding, in 2008 German Champion in soaring, and until 2022 also multiple-time German Champion in the Onlinecontest der Segelflieger. She holds several FAI-recognized women's world records in cross-country soaring. For several years, she has again been the best female participant in the XC-Cup, the unofficial flatland XC championship in Germany, in paragliding.

Meanwhile, the now 56-year-old looks back on a pilot career of 37 years. And she still describes herself as flight-crazy.

In this episode 132 of Podz-Glitz, Anja Kohlrausch modestly talks about her life for aviation. What drives her and what she looks for when she takes to the air, primarily in her home region, the Odenwald. What the differences between the various flight disciplines are for her, how they fertilize each other, and why it is easiest for her to get into a flow state when paragliding.

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

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

Music:

Los Encinos by Quincas Moreira

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=S1HwrnOKLOA>

Lu-Glitz Links:

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

In this episode 132 of Podz-Glitz, Anja Kohlrausch talks about her life for aviation. What drives her and what she looks for, especially when she takes to the air in her home region, the Odenwald. What the differences between the various

flight disciplines are for her, how they fertilize each other, and why it is easiest for her to get into a flow state specifically when paragliding.

Links:

- DHV-Info from 1992: <https://www.dhv.de/medien/dhv-info-dhvmagazin/dhv-info-1992/dhv-info-67/>
 - FAI records: https://www.fai.org/records?f%5B0%5D=field_record_sport%3A2019&f%5B1%5D=field_status%3A146&f%5B2%5D=field_record_category%3A1382&f%5B3%5D=field_athlete%253Atitle_field%3AAnja%20Kohlrausch&f%5B4%5D=field_zone%253Aname%3AWorld
 - XC-Cup: <https://xccup.net/fluege/?userId=c522fe48-4755-565e-b5c6-d0647b8441cf>
 - 258 km flight: <https://xccup.net/flug/75203>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/04/podz-glidz-132-im-flow.html>

Transcript

[00:00:06] **Anja Kohlrausch:** In truth, for a record like that—take a world record as an example—you definitely make about 20 attempts, all of which narrowly fail, but they're all still huge fun. Yes, it's just, I have an incredible amount of joy in trying it over and over again. Every flight is great; eventually, it works out once or it doesn't. In itself, the attempts to fly these long distances simply mean fun. Podz-Glidz,

[00:00:47] **Lucian Haas:** the Lu-Glidz podcast.

[00:00:51] Stories from the cosmos of paragliding. Today with Anja Kohlrausch. And I am Lucian Haas.

[00:01:04] Flying without an engine—you can do that not only with a paraglider, but also with a kite and a sailplane. But there are only a few who are at home in all three disciplines. And among them, there are only very few who also have major sporting successes to show for each one. Anja Kohlrausch is one of those rare specimens in the aviation scene.

[00:01:30] In 1992, she became the German champion in kite flying, in 2008 the German champion in soaring, and until 2022, she was also a multiple-time German champion in the online contest for soarers. She holds several FAI-recognized women's world records in cross-country soaring. And for several years now, she has also been the top female participant in the XC Cup, the unofficial lowland XC championship in Germany, using the paraglider. Now, the 56-year-old looks back on a pilot career spanning 37 years. And she still describes herself as flight-crazy. In this episode 132 of Podz-Glidz, Anja Kohlrausch tells us about her life with great humility.

[00:02:21] What drives her and what she's looking for when she takes to the skies, primarily in her home region, the Odenwald. What the differences between the various flight disciplines are for her. How they complement each other. And why it's easiest for her to get into a flow state when paragliding.

[00:02:42] By the way, this conversation took place with the window open. So don't be surprised by the occasional birds chirping and cats meowing in the background. If you enjoy this podcast, please support my work as a patron. You can find out how to do that very easily on my paragliding blog Lu-Glidz, specifically on the "Fördern" page.

[00:03:09] Anja, when was the last time you got annoyed during a flight?

[00:03:14] **Anja Kohlrausch:** Oh, I really have to think about that for a second.

[00:03:18] Yeah, actually even on the last flight. The last flight of last year. We tried to go on a cross-country flight. And that from a small 100-meter hill. And the entry into the thermals, as so often, just didn't work out. With a 100-meter altitude difference and weak wind. That's already annoying when you miss the great days and then at

[00:03:40] **Lucian Haas:** The landing field is set. How long does that kind of frustration last for you?

[00:03:45] **Anja Kohlrausch:** Not long. Either go back up the mountain and try again, or say, okay, I'll try the next day. That's actually pretty typical for paragliding. In the lowlands.

[00:03:59] **Lucian Haas:** Are you an ambitious person?

[00:04:02] **Anja Kohlrausch:** Yes. But I think it's a more positive kind of ambition. It's just incredibly fun to fly long distances. And if you're not allowed to have that fun because you're drowning, you're bound to be a bit annoyed for a moment. How do you deal with

[00:04:23] **Lucian Haas:** how do you deal with that kind of frustration?

[00:04:25] **Anja Kohlrausch:** It motivates me all the more. It's just a new attempt. Trying again. And trying to learn from it. If they are tactical errors during flight, during the cross-country flight. Just take them into account next time. Try to remember them as much as possible. Briefly reflect on that as an option. And then, for example, not make the same tactical mistake again.

[00:04:55] **Lucian Haas:** You've been flying for an incredibly long time now. Since the late 80s. Exactly. Is there still something to learn?

[00:05:04] **Anja Kohlrausch:** With every flight. I mean, every flight is different. Always different weather conditions. Always different routes. On one hand, that means it never gets boring. And at the same time, it means there are opportunities every single time to do something better, to learn something.

[00:05:25] **Lucian Haas:** What would you say was the last time you were in that kind of period? That "aha" moment?

[00:05:32] **Anja Kohlrausch:** I think that was my first big paragliding flight. I come from soaring. And I always spent the best cross-country flight days in the glider. And I often only went paragliding on the days when I said, well, such a really long cross-country flight isn't possible with the glider right now. And then I went paragliding. And then there was a key moment. Around 2019, at the end of the summer. Where I had actually already had so many soaring flights. With the glider and long cross-country flights. And I said, now I just feel more like paragliding. And it's still a very good cross-country flight day. And I just tried it with the paraglider for the first time.

[00:06:17] Flying a large, closed task here in the lowlands over the Odenwald. What worked out then was really a key moment. I thought, this is possible. And it was incredibly fun. And actually, that was also the starting point for taking the paraglider instead of the glider in case of doubt when the weather is really good. And just trying out long distances. And large triangles. Even in the lowlands.

[00:06:41] **Lucian Haas:** What decides for you whether today is a paragliding day or a soaring day? If you say that with both, long distances are actually possible—so when would you choose one over the other? In

[00:06:56] **Anja Kohlrausch:** with really large-scale good weather, that would be a decision for a soaring day for me. Because the triangles there are in the range of 700, 800 kilometers. And I definitely wouldn't want to miss those.

[00:07:16] With a sailplane, you get into the thermals quite reliably. And the days are fairly predictable. So far, those have always been the decisions for me to say, I'll take the sailplane. Because I can fly 800 kilometers in Germany. And I've tended to do paragliding with thermals that aren't quite as strong. Or if I just wanted to have fun on the slope. I also factored in a bit in the back of my mind, well, in case of doubt, the day is lost. Because the wind direction on that small hill or that small mountain here in the Odenwald doesn't fit. We'll just try it. I hope we can have a bit of fun. Today, now, when I actually prefer to fly the longer distances with the paraglider,

[00:08:03] I'd say if the wind conditions are okay for one of the starting hills here, and the wind speed is safe—so it's not too wild in the air—then I like to fly a paraglider.

[00:08:19] **Lucian Haas:** That means mainly the wind conditions, where you also say the direction is right. But also the strength. And if the wind could get a bit too strong for paragliding, then you'd say it's good for soaring. I still always get hit head-on by the wind there. But in low-wind conditions, then it's a paraglider.

[00:08:36] **Anja Kohlrausch:** Exactly. Or in conditions where it's safe to fly a paraglider, I'd take the paraglider nowadays if in doubt.

[00:08:45] **Lucian Haas:** If you look back at your flying career, before you did paragliding and before you flew sailplanes, you also did kite flying. Yes, exactly. Why did you start with kite flying back then?

[00:09:00] **Anja Kohlrausch:** started? It was just a whim with some students, student colleagues. It was just supposed to be a vacation and doing a bit of sport at the same time. More of a whim, really. And then I stuck with it.

[00:09:19] **Lucian Haas:** If I'm seeing this correctly, that was 1987, I think, when you got your kite license.

[00:09:25] **Anja Kohlrausch:** Yes, exactly. There weren't any paragliders back then at all.

[00:09:28] **Lucian Haas:** And then, when paragliders came along, did you switch to paragliding or did you stay with kite flying for a while first?

[00:09:33] **Anja Kohlrausch:** I did both. Then, over time, I eventually started soaring and stopped doing hang gliding, just doing paragliding and soaring in parallel. That was enough for me.

[00:09:51] **Lucian Haas:** Why was soaring more demanding for you than kiting? Like, you said, okay, if I have to choose an alternative, I'll drop kiting and go with soaring. But I'm sticking with paragliding. I think I always have a bit of a craving for something new.

[00:10:06] **Anja Kohlrausch:** And I was just fascinated by being able to fly really long distances with a glider, even without an engine. And being able to make a bit better use of the weather.

[00:10:21] **Lucian Haas:** With hang gliding, if I remember correctly, you even became a German champion once. So you were already successful there. And yet you dropped it. Yes, after

[00:10:31] **Anja Kohlrausch:** for several years then. I think I'm someone who always needs a lot of fun, enthusiasm, and a challenge in a positive sense. It's not really about the achievement, like being able to become German champion over and over again, but simply about experiencing something new again. And pushing the boundaries a bit, in a positive way. And gliding just triggered such an incredible fascination. And it was just so much fun for me. I think the success, which then also came with gliding, just follows automatically.

[00:11:08] **Lucian Haas:** Yes, in soaring, you could say you celebrated your greatest successes in your flying career, basically. Or most of them, at least if you look at it on paper. You were a multiple-time German champion, you flew various FAI records. Something like, to name one thing now, the 2017 soaring record, where you flew the longest distance for a woman with a pre-declared turnaround point. That was 1,137 kilometers in Namibia. What does something like that mean to you?

[00:11:38] **Anja Kohlrausch:** That's a flight experience that I think will always stay in my memory. It was just incredibly fascinating. For me, it's something I just love to look back on. There are such impressive landscapes there on the edge of the Namib Desert. Brilliant experiences. Simply a gift that you store away positively and love to remember.

[00:12:05] **Lucian Haas:** Tell me a bit about your soaring career. You probably weren't doing 1,000-kilometer cross-country flights right from the start. When you switched to soaring, you could already fly kites and paragliding. Did that do anything for you in terms of soaring?

[00:12:24] Yeah,

[00:12:25] **Anja Kohlrausch:** an incredible amount. You don't start as a pedestrian; you already know the air, you're familiar with it. Back then, I also joined a very nice soaring club. I remember one day in the Black Forest, in Freiburg, where there was an east wind and I didn't have a launch site for paragliding. So I just went to the neighboring soaring club and asked if I could fly along. And they said yes. They took me along right away and said, you can sit in the front too. You can steer there as well. A flight instructor flew along. And they grinned at me and asked if I wouldn't like to do that too. And of course I did, and I started. And I just found it so much fun and learned it very, very quickly, and also got the license.

[00:13:16] And I even did my first cross-country flight after just half a year. And I enjoyed it so much that I just kept at it.

[00:13:26] **Lucian Haas:** And then it was one thing after another. You flew longer and longer distances until the records eventually came. What appealed to you, or what appealed to you about flying such records? I mean, you had to register these turning points, for example, declare them and say beforehand, I really want to fly a record now. What's the appeal of setting something like that as a goal? Yes,

[00:13:50] **Anja Kohlrausch:** actually, it's about your own limits. Always pushing what you can achieve just a little bit further. In truth, for a record like that—take a world record as an example—you probably make about 20 attempts, all of which fall just short of success, but they're all still huge amounts of fun. I have an incredible amount of joy in trying it again and again. Every flight is great. At some point, it works out, or it doesn't. In itself, the attempts—flying those long distances, world records in Namibia, or even the long distances with the glider in Germany—simply mean fun.

[00:14:35] **Lucian Haas:** That record you have, it's the longest distance for a woman. Is it the same with sailplanes as it is with paragliders, that actually very few women, I mean proportionally few women, do sailplane flying?

[00:14:49] **Anja Kohlrausch:** Yes. I'd guess it's about 10 percent right now.

[00:14:55] **Lucian Haas:** So, similar to paragliders, actually? I

[00:14:58] **Anja Kohlrausch:** I think so too. I mean, you're not a rarity. You're clearly a bit in the minority, but in itself, it's completely equal.

[00:15:06] **Lucian Haas:** Is it actually meaningful to make a distinction in soaring between a women's record and a men's record? I mean, it's basically the same aircraft you're flying and so on. And probably, even if you were to say I might weigh a bit less than a man, you can still carry ballast in a glider to at least compensate for that difference you might have with a paraglider, where you'd say a small, lighter woman just has to fly a small paraglider and probably has some performance disadvantages.

[00:15:37] **Anja Kohlrausch:** I think you can compensate for the disadvantages much better in soaring. And because of that, maybe we shouldn't overvalue these records. Because a man has flown further somewhere else. So there are simply additional leaderboards, and the man's record might be 3,000 kilometers, but flown in Argentina or Chile in the Andes, which isn't directly comparable either. So, I think these are just many lists of records showing what is possible and what women and men have already flown. I don't actually see any major disadvantages as a woman.

[00:16:16] **Lucian Haas:** Do you think that men who fly are more ambitious than women when it comes to goals and records like these?

[00:16:26] **Anja Kohlrausch:** Maybe. I can't speak from a man's perspective right now. I can guess that there might be a bit more ambition, but maybe that's also very different on an individual basis.

[00:16:38] **Lucian Haas:** In paragliding, which you've been doing more again lately or over the last few years. After you realized that it's possible, that you can do cross-country flying, you've been successful again and maybe you haven't won a German championship, but at least in the XC Cup—which is like, you could say, the unofficial lowland championship in Germany—you've been the highest-placed woman in the overall standings for, I think, four or five years now. So basically always in first place when there's a women's ranking. And also in the individual classes you fly in, like the Sport class and Intermediate class and so on, you've been on the podium almost every single time, I think.

[00:17:26] What makes you so successful there?

[00:17:31] **Anja Kohlrausch:** I think it's the closed tasks here in the lowlands at the XC Cup that have a high rating, and I just try them. And if it's an 115-kilometer triangle with the B-glider, that gives you so, so much. And then you just stand right at the top of the podium. With the DHV-XC, it's maybe not quite as easy, because you don't get onto the podium quite as easily here in the lowlands. I think the conditions in the Alps are just a notch better.

[00:18:02] **Lucian Haas:** But you don't go flying in the Alps at all? Do you always fly in the lowlands?

[00:18:06] **Anja Kohlrausch:** I used to do a lot of kiting and paragliding, actually all over the Alps, and at the moment, I've flown all over the Alps in a glider. Right now, I just like being at home in the evenings for private reasons to take care of my animals, so I enjoy flying locally here in the Odenwald and prefer to get back to the starting point as well. That way, I know I'll be back home in time in the evening.

[00:18:32] **Lucian Haas:** So, do the external constraints sort of force you into success?

[00:18:37] **Anja Kohlrausch:** No, you can't really put it like that. I mean, the external framework makes the most sense at the moment. And it's also a lot of fun to fly in the small local areas here in the Odenwald, even on the days when the weather is good. That's actually quite effective too. I don't have to spend a week on vacation in the rain in the Alps. So I think it's a nice option and alternative, not a compulsion at all.

[00:19:07] **Lucian Haas:** Well, you were a master of kite flying, a master of sailplane flying, and now I'll also say a master of paragliding. Are there such things? Like a pilot's gene? Or what do you have to have in your blood to be able to fly as well as you do in all disciplines?

[00:19:25] **Anja Kohlrausch:** Yes, I think flying is always similar. It's just slightly different aircraft that you use, and of course, you have to adjust the tactics and technique a bit. But basically, it's always flying. And I think you just have to be a bit of a flight nut, in a positive sense.

[00:19:45] **Lucian Haas:** What are you looking for? What do you look for in aviation? Joy, fun, even relaxation. Long-distance flights—is that relaxation for you? So, when you have such big goals and you're flying records, can you still relax? Yes,

[00:20:03] **Anja Kohlrausch:** Because it's like a flow experience in sports. So, we then experience an eight or nine-hour flight as if it were an hour, and everything else from everyday life is far away. And I think that's a criterion for relaxation. Mhm. It's about being completely absorbed in the task and doing nothing else that day, and also doing a few circles to take some nice photos. So that you can remember it later. Yes, the Namib Desert from above at 6,000 meters. So, time always...

[00:20:38] **Lucian Haas:** You say flow state. That's always a goal that many people would like to reach because they say, yeah, then you fly by instinct and do everything. Right, something like that. Is there any trick, a technique, anything, how you manage to prepare yourself so that you get into this flow state more easily? Or is it just an automatic process for you? Does flying simply trigger it?

[00:21:04] **Anja Kohlrausch:** I think it triggers automatically for me when I have the chance to just try a long distance. Like I said earlier, it's not about having the success or having flown the record right now, but about trying it. And having a chance to do so. Just having an incredible amount of joy in it. And then it triggers for me. With soaring, I've noticed that I have to turn off the radio in any case, or turn down the tracks if there's too much radio chatter. So on WMs, in the national team or something, I've noticed that it disrupted my flow state quite a bit.

[00:21:44] **Lucian Haas:** If you take these three types of flight—paragliding, kiting, and soaring—what is it? Paragliding, kiting, and soaring. Is there one of them where you would say it's easiest for you to get into a flow state?

[00:21:58] **Anja Kohlrausch:** I think paragliding. Why?

[00:22:04] Because for me, the fun and the joy are always the top priority. And I always fly without a radio, in any case.

[00:22:15] And it's just very direct with nature.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Is soaring still too technical then, in comparison? The cockpit has everything, and all the things you have to pay attention to, and then just having that direct contact with the wind and all that—does the wind basically help promote the flow as well?

[00:22:35] **Anja Kohlrausch:** I think less so. At 200 km/h, I don't actually want to feel the wind directly. There are also very dynamic and great movements in soaring on the fast and long distances. I think it's just less common in soaring to have the chance to get into that flow state for yourself and fly the route for yourself. In paragliding, it's actually always

automatic that no one else is on the radio and you're more with yourself, and also with less radio contact.

[00:23:22] And control zones, long communications, or just navigation stuff in general are a bit more of a distraction in soaring, I'd say.

[00:23:33] **Lucian Haas:** So, in paragliding, you're much more with yourself and have to focus less on the outside?

[00:23:39] **Anja Kohlrausch:** Exactly. I just fly around all the airspaces and control zones with the paraglider anyway, because you're not allowed in there. And with gliding, you can just go in there and radio more. I try to organize it so that you can fly completely different routes.

[00:23:58] **Lucian Haas:** Do you also experience this flow state as something meditative?

[00:24:04] **Anja Kohlrausch:** Yeah, you could call it that.

[00:24:07] **Lucian Haas:** And when you say you experience nine hours as if it were only one, does it also happen to you that you say, okay, I've been flying, I've been turning something out, but you sort of wake up to your awareness suddenly in mid-air and say, how did I actually get here? Somehow I've been cranking something out for the last half hour like in a meditative trance state or something, but I wasn't paying attention to things consciously anymore, it just flowed.

[00:24:39] **Anja Kohlrausch:** Yes, I could agree with that. But not like a trance where you actually don't know anything anymore—I don't think the flow state is that deep. I think a lot of it just runs on intuition, and you can't... I can't explicitly tell a colleague over the radio exactly why you decided on something at that moment. For yourself, the goal should be to see as many options as possible and weigh them, rather than just seeing one route or stretch. But being able to actually express that or tell someone else about it, I think that's difficult in such a state. It's more automatic then.

[00:25:20] **Lucian Haas:** Flow state would involve a lot of flying by instinct. How much preparation, and how much actual mental work, do you put into these flights, or do you often just head out and say, "Let's see what happens"?

[00:25:36] **Anja Kohlrausch:** I think I do a very good meteorological preparation in the morning, looking at where the areas are good to fly, which routes make sense, is there a lot of wind, is it a one-way route or does a triangle make sense? What routes are generally possible that day? I try to prepare quite well for that, and in the air, I try to stay as open as possible to all options. Especially since with paragliding, you don't always have to specify the turning points in advance, but can roughly plan something out and then take a shortcut or extend the route in another direction. With soaring, you need a bit more preparation to have a lot of points and...

[00:26:25] Yes, when flying big tasks, you had to specify the turn points as accurately as possible beforehand. And a one-way trip didn't make any sense either, because flying a thousand kilometers in one direction means it takes a few days to get back, and nobody does that anyway.

[00:26:40] **Lucian Haas:** Gliding—you're always talking about preparation, setting waypoints, doing big tasks. Do you ever go gliding just to, like, hang out in the air for a bit, just cruise around somewhere? Or is gliding actually always... something very goal-oriented? I'd say the

[00:26:59] **Anja Kohlrausch:** most flights are more like, I'll fly around the site, do two hours of thermals, have a bit of fun and just fly around a bit. But flying near the site also means you're flying around the whole Odenwald a bit, that's the glide angle range. I think those are most of the flights, not really such long distances, but the ones where you're in the air the longest and have the most fun are the ones where you're actually out and about, where you haven't flown before. Like, really far away. That gives me at least a bit more motivation, and then I don't land after two hours, but I also feel like flying for eight or nine hours.

[00:27:43] **Lucian Haas:** Flying that far away doesn't work so well with a paraglider. I mean, you can fly longer distances, but in a different dimension. If you fly 1,000 kilometers in a sailplane, you'll maybe do 200 kilometers in proportion to the glider.

[00:28:00] Do you ever feel restricted sometimes when you're flying a paraglider?

[00:28:05] **Anja Kohlrausch:** No, because I don't think the joy depends on whether I flew 400 or 200 kilometers with the paraglider; I find that with the paraglider, you also see things far away and beautiful things during the flight. I have to adjust my tactics because it's simply a different speed rhythm, a slightly different tactic. But the joy. And the fun is the same, and it doesn't matter whether it's a kilometer more or less.

[00:28:34] **Lucian Haas:** Do you ever compare them while you're up there? Like, for example, you're flying a paraglider and think, oh, there's that great cloud with the glider. I'd just have to push the stick forward for a second and I'd basically be there already, whereas with the paraglider I probably wouldn't make it. Yeah, the annoying thing is, I do compare

[00:28:51] **Anja Kohlrausch:** I don't. I think, "There's a nice cloud over there, I'll just fly over quickly," and then along the way I realize, "Oh, I can't reach that altitude at all. Now I have to orient myself by ground features and ridge lines again." It took a little while to adjust to that and to realize that in that moment I'm not in a glider and need to apply a slightly different tactic.

[00:29:17] **Lucian Haas:** That means if you look at your XC Cup routes—I've looked at a few of them—you can always see that in between, you have these beautiful altitudes, probably holding there under cloud streets or something, and then there are some longer stretches where you can see, ah, there you're maybe sinking more. Are those perhaps moments where you were too ambitious or too optimistic regarding reaching new lift?

[00:29:42] **Anja Kohlrausch:** It might be something like that sometimes, but I think it also happens automatically with paragliding—that when you're in the lowlands and don't catch a lifting line or a cloud formation, and there's a slightly larger gap between the clouds, you automatically drop again and then have to shift down a gear to climb back up first before you can maybe shift up a gear again.

[00:30:09] **Lucian Haas:** You started with kiting and paragliding and said you benefited a lot from that when it came to soaring. Then you've had a lot of success, or also great routes and other things, and gained a lot of experience with soaring. Is there anything you would say where you now benefit from paragliding from things you learned in soaring? Yes,

[00:30:29] **Anja Kohlrausch:** that's exactly that assessment of load-bearing lines and the route and path selection, flying small detours sometimes and looking at the cloud picture, and trying to fly along the cloud rows and cloud streets as much as possible. Also, not circling around uselessly in weak lift for a long time; I think that makes you a bit faster when you reflect on it. And being able to judge really well to always take the strongest lift. I've noticed from soaring that it's actually about always keeping the number of options high. So having several options and then choosing the strongest thermal.

[00:31:14] **Lucian Haas:** Which is significantly easier in soaring, because there you can more easily say, okay, this thermal is too weak, I'll just fly another 20 kilometers and there's nothing there, but with a paraglider you often can't do that as easily. When was that? You know with a paraglider, you say, I have to stay inside this one? With a glider, I'd fly on immediately, but now, here I have to bite. If on course

[00:31:36] **Anja Kohlrausch:** the cloud picture or the gaps between the clouds just look quite large. By now, I'm getting pretty good at catching the spots, saying, here you just need patience. Here it's going slower, here you circle.

[00:31:56] **Lucian Haas:** In paragliding and thermal flying, you often fly much tighter turns or circles. You can also crank out thermals where you probably would never fit in with a glider, and stuff like that. Are there things where you'd say, despite everything, I also got something from paragliding regarding where thermals detach from the terrain, because you also fly much closer to the ground more often and such, that you'd say you've also taken something away for glider flying, where you'd say you have a sort of advantage, a knowledge advantage over other glider pilots who don't know that from paragliding?

[00:32:33] **Anja Kohlrausch:** Yes, I think that was to some extent the case, because I was a newcomer to soaring and became successful quite quickly, and I think I just had that background and could sort of stroll through the air knowing where the possible drop-off edges actually are. And it's also true that you can get quite low with a glider—less often, but

still. You can, of course, benefit a lot from the experience you gained flying close to the ground and actually being able to sense and fly the structure of the lift much better.

[00:33:13] **Lucian Haas:** With paragliding, you already mentioned the word line selection earlier. Especially with a paraglider that has such a poor, or with a glider that has such a poor glide ratio, a good line is often practically half the battle when it comes to cross-country flying. It's not just about saying I'm hitting the good thermals, but also the lines in between where maybe there's less sink or something like that, or weak lift, but you can fly straight ahead in the lift. How do you find such lines?

[00:33:43] **Anja Kohlrausch:** So I find them by looking at the clouds, and I find it very difficult when the sky is thermally blue.

[00:33:50] Yes, observing the sky and specifically looking at the phases the clouds are in. Are they still building up or are they already breaking apart? And where are the cloud streets?

[00:34:04] **Lucian Haas:** So you're always trying to fly under the cloud streets then?

[00:34:09] **Anja Kohlrausch:** Yes, exactly, even here in the lowlands.

[00:34:12] **Lucian Haas:** Is that always possible with a paraglider, or are there also cloud streets where the distances between the clouds are often too large?

[00:34:20] **Anja Kohlrausch:** Is there? Especially if you want to switch from one line to another. Moving from one road to another is often a challenge, whereas it would be much easier with a seaplane.

[00:34:35] **Lucian Haas:** And when you don't have any clouds and have to orient yourself more by the ground, what do you pay the most attention to? Do you have a sort of checklist you work through, like a dry, harvested field and then the forest comes up, and so on? Or how do you go about it?

[00:34:54] **Anja Kohlrausch:** Basically, the bright, dry areas that are more convex in shape. With the best angle of incidence to the sun. Here in the lowlands, it's still important to have the wind direction in your head. And then you also basically fly the boundary, for example from the field to the forest, and use that as a break line. Sometimes the birds also show you very well where it goes up when you're low.

[00:35:29] **Lucian Haas:** Do you like flying with birds?

[00:35:31] **Anja Kohlrausch:** I love it. It's also one of my key experiences. These are key moments, like when I was at about 30 to 50 meters high on a very, very small slope during a cross-country flight and basically thought, in the next circle you have to land, and I held you there for about ten minutes on that little hill. And suddenly, a bird flew a little bit further out over an apple tree and made the circle. And I thought, I can do that too. And then I climbed 2,000 meters with the bird. That is a real key experience in my paraglider career.

[00:36:04] **Lucian Haas:** Do you say goodbye to birds like that when they've helped you, like saying, "Bye, I'm heading off now"? Like, do you build some kind of relationship with them in the air, at least for that brief moment where you're sharing the air with them?

[00:36:18] **Anja Kohlrausch:** Yes, exactly. At least there's still a "thanks" buddy.

[00:36:23] **Lucian Haas:** And do you sometimes get the impression that you might be helping the birds? Like, that they're flying to you?

[00:36:28] **Anja Kohlrausch:** Yes, they fly to me.

[00:36:32] But I think it's actually the other way around. That the birds are just much better than we are. And they don't necessarily come to me, but you just happen to see them, already in the thermals for a long time. Or they just shift around a bit to get to one. I think they're just significantly better than us. That means we paraglider pilots and sailplane pilots are usually flying towards the birds.

[00:36:57] **Lucian Haas:** In soaring, you make much larger circles and other things. Are the birds still there, though? Like, good landmarks? Yeah, exactly.

[00:37:09] **Anja Kohlrausch:** The circle isn't that big. It's about 50 meters in diameter.

[00:37:14] Actually, exactly the same. Also flying towards the birds, along with them.

[00:37:18] **Lucian Haas:** And the birds are basically just as afraid of gliders as they are of paragliders. So, do they stay inside the thermals just the same? Or is that already a giant bird to them, where they say, I have to get away from that quickly now?

[00:37:32] **Anja Kohlrausch:** That's the interesting thing. I mean, they don't fly away. They are accepted just the same. The sailplanes.

[00:37:41] **Lucian Haas:** You have, let's talk a bit about something human. Basically, with your career, you've experienced three different, let's say, scenes. The scene of the hang gliders, the scene of the paragliders, and the scene of the sailplanes. Are there any typical differences in the character of these three types of flyers? Or are they actually very similar and have a very similar mindset and approach to flying?

[00:38:08] **Anja Kohlrausch:** I think they're all very similar. One small difference might be,

[00:38:14] you can see that soaring is really a club sport and you only get into the air if you really invest a lot of time and effort into the club. And that with paragliding and hang gliding, it leans a bit more towards individual sports. You simply spend less time on club work and are also a bit freer to say, I'm going, the wind isn't right, I'm just heading back now, or I'll come later. That's not really possible with soaring.

[00:38:45] **Lucian Haas:** So, are paraglider pilots on average more individualistic? Exactly, you could put it that way. Are they also weirder because of that?

[00:38:54] **Anja Kohlrausch:** I haven't observed that so far.

[00:38:59] **Lucian Haas:** Yeah, or more egocentric?

[00:39:01] **Anja Kohlrausch:** No. I'd see the individualistic side more positively. And I also believe that glider pilots are all individualistic. But maybe the shared sport just carries a bit more weight. Because there's no other way to do it if you can't get the glider off the ground otherwise.

[00:39:26] **Lucian Haas:** When you're flying long distances over flat terrain, how do you sustain yourself during that time? I mean, what about food, drinks, and going to the bathroom?

[00:39:34] **Anja Kohlrausch:** Yeah, just take water bottles or a hydration bladder with you. Spread some sandwiches, like in a glider, and get going. With paragliding, so far I can really only manage to take a little something to drink with me. I'm not that well-provisioned yet; I land totally hungry.

[00:39:58] **Lucian Haas:** Why? I mean, wouldn't it be useful to have something to eat in between, even for concentration?

[00:40:03] **Anja Kohlrausch:** It would be super sensible. I'm just looking for something that's easy to eat on the go without the risk of dropping it.

[00:40:11] **Lucian Haas:** And what about peeing? Do you do all the long distances with diapers, or are you someone with a big bladder who can hold it well? Both. Even with paragliding with diapers? Or is that mainly with glider flying, when you really say it's going to be eight or nine hours, the really long flights, where you obviously need it? So if you go to the launch site in your area in the Odenwald, do you always have a diaper in your luggage? Not always.

[00:40:40] **Anja Kohlrausch:** And that can... that can become a problem if it suddenly turns into a really long flight.

[00:40:45] **Lucian Haas:** Of the flights you've done there in the Odenwald with the paraglider, is there one that has particularly stayed with you?

[00:40:55] **Anja Kohlrausch:** Yes, there's definitely one—it was the flight from Heidelberg to Regensburg.

[00:41:00] **Lucian Haas:** Just under 260 kilometers, right? That was a one-way flight. Yeah, exactly.

[00:41:04] **Anja Kohlrausch:** I always thought it had to be possible to fly over 200 kilometers. And on that day, I set my mind to it, and it worked out.

[00:41:13] **Lucian Haas:** So, was this goal of Regensburg, did you already have that in mind too? Or was it just the goal of wanting to fly more than 200 kilometers, that should be possible today, and then I'll see how far I get?

[00:41:25] **Anja Kohlrausch:** So Regensburg was on my mind that day because it would just be with a tailwind. It was only a west-northwest wind, so it was pretty clear that it would go in that direction.

[00:41:33] **Lucian Haas:** I think Armin Harig has flown 300 kilometers on a similar route before. Would that be a goal for you?

[00:41:40] **Anja Kohlrausch:** Sure. Exactly, I also think that it's possible.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Possible in the sense that you're saying you'd like to do it too—that anyone can achieve it, or that you'd like to take it on yourself sometime?

[00:41:53] **Anja Kohlrausch:** Yes, exactly, so for me it's possible. Although you always need a bit of luck too. On that day, you just have to manage to connect to the thermals here in the flatlands. Yes, and then everything just has to go well in between. But I'm pretty sure that it can work.

[00:42:09] **Lucian Haas:** If other pilots, or even flight instructors, come up to you and say, "Anja, how do you actually do that? Give me a tip, how can I get out on a long cross-country flight here in the flatlands better? I see you always manage to do it so beautifully," what would you recommend to them? Or what do you tell them?

[00:42:29] **Anja Kohlrausch:** I'd say just keep trying, trying, and trying. You actually get better and learn more because of that. I don't think there's an absolute recipe for it. Every day is different. And keep trying with joy, over and over again. And if it doesn't work out, that's okay too.

[00:42:49] **Lucian Haas:** So if you want to fly far, you have to go fly. Something like that.

[00:42:54] **Anja Kohlrausch:** Exactly. And you have to keep it in the back of your mind a bit. When I have the chance, the weather is good, I catch the thermals, and I'm up there, to have that in the back of your mind. Like, hey, maybe something really big is possible. So, also trying the big things.

[00:43:15] **Lucian Haas:** And when you see days where a lot of people take off, but you get significantly further than the others. What's the reason for that?

[00:43:25] **Anja Kohlrausch:** I think I just got a bit lucky and chose a different route. Or maybe I got away on the first try and didn't need two attempts on the mountain to catch thermals. There are many days where the others are all further ahead than I am. I wouldn't overvalue it at all.

[00:43:44] **Lucian Haas:** Are you maybe a bit... reserved, I'd say? Because in terms of the results, it's already clear that you probably... well, from what I read, even in the comments in the XC Cup, there are many who say, "Ah, Anja showed us once again how it's actually done."

[00:44:00] **Anja Kohlrausch:** Yes, but the comments also come from those who normally fly much further than I do. I think it's just a nice bit of mutual recognition between pilots. I believe everyone who flies knows that a bit of luck is involved. And that it really doesn't matter if someone flew 10 kilometers or 20 kilometers further on a given day. And maybe they had just as much fun flying thermals on the local mountain that day. Just for as long as you feel like it. I don't think there's any ranking there. It's a decentralized mass-participation competition that's supposed to be fun. Exactly.

[00:44:42] **Lucian Haas:** Are you someone who also sometimes just... and says, I'll hang out in the air for two hours and stay completely local, just flying back and forth along the ridge? Or would something like that be rather boring for you?

[00:44:55] **Anja Kohlrausch:** No, that's actually the rule. So that's maybe 90 percent of the flights. And the rest is just a chance to catch a thermal like that once in a while. And to be able to try out a cross-country flight. Like a cherry on top.

[00:45:13] **Lucian Haas:** What do those 90 percent give you? Not in terms of distance, at least not successful flights. A whole lot of fun.

[00:45:23] **Anja Kohlrausch:** Fun, movement in the air, meeting friends.

[00:45:29] **Lucian Haas:** To sum up, one more question. You've already achieved so much in your aviation life. So, regarding your successes, both in hang gliding, sailplane flying, and paragliding—do you still have big goals? And if so, which ones?

[00:45:46] **Anja Kohlrausch:** Many beautiful, long routes with the paraglider, if I get the chance.

[00:45:51] **Lucian Haas:** But they don't have to be marked with any specific number, they just have to be big.

[00:45:58] **Anja Kohlrausch:** Yes, maybe just to always expand your own personal bests, your own experiences. To fly in a different direction again, one you haven't been in yet. To fly a nice triangle again. To land by the car again in the evening. To have flown over the Odenwald with the paraglider. There are so many beautiful things you can still experience. Actually, you can never fly enough.

[00:46:23] **Lucian Haas:** Why is size, maybe measurable in points or whatever, why is that relevant?

[00:46:30] **Anja Kohlrausch:** For me, it's always synonymous with flying longer, so more fun. Being in the air for even longer.

[00:46:37] **Lucian Haas:** I mean, you could basically fly relatively locally for five hours too and say, I'm doing this small triangle route and flying it five times. Instead of choosing the big route and having the same amount of time in the air. And I'd still probably have all sorts of different experiences throughout the day because the thermals change over the course of the day, are in different places, and all that. But even so, the appeal is somehow to be able to say that at the end there's a high score, which wouldn't result in a big distance score on a flight like that, if you're basically flying the same lap five times locally. Is the number then important in any way?

[00:47:15] **Anja Kohlrausch:** No, the score isn't important at all in that moment. No, it's not important. You just fly those small rounds much, much more often. So for me, that's the rule for flying. I don't stay right next to the mountain either; I do lots of small rounds for five hours. The other thing is just rarer and you don't get the chance as often. That's why maybe it's important to actually use it and seize the opportunity.

[00:47:45] I think the score is secondary in that moment. It's about the beautiful flight.

[00:47:51] **Lucian Haas:** What's the most fun part about flying for you?

[00:47:56] **Anja Kohlrausch:** Yeah, I think it's forgetting the everyday routine and just flying from cloud to cloud, or sometimes just seeing the world from above for an hour over the local mountain.

[00:48:09] That's actually a good question. I couldn't even put my finger on it.

[00:48:14] Flying in itself is beautiful.

[00:48:17] **Lucian Haas:** Then let's just leave that as an open question at the end. Not being able to name it exactly, but getting into the air and flying from cloud to cloud. Anja, thank you very much. Thank you for your lovely stories about your successful flights—not just attempts, but really great flights you've already done with kites, soaring, and paragliding. I wish you many more beautiful flights. May you also fly right at the front again this year in the XC Cup and submit your great long distances from the Odenwald there? I will definitely be keeping a closer eye on it now, because after I've looked at the flights and already seen yours, oh! That's really exciting to see how you do it. Thank you.

[00:49:01] **Anja Kohlrausch:** Thank you very much.

[00:49:08] **Lucian Haas:** That was episode number 132 of Podz-Glitz with Anja Kohlrausch. You can find the show notes for this episode, along with some additional links, on the paragliding blog Lu-Glitz. If you want to hear more episodes like this, you can not only subscribe to Podz-Glitz on your preferred podcatcher. You can also financially support my work as a patron. How much do you give? You can choose completely freely. A commonly chosen contribution is 60 euros a year, or about 5 euros a month. But no matter what you give, every amount helps ensure that Podz-Glitz and Lu-Glitz can continue to operate and develop in the service of the paragliding scene in the future. For that, I say thank you.

[00:49:54] All the information on how your contribution reaches me can be found on the website of my paragliding blog www.Lu-Glitz.blogspot.com. There is a menu item called Support. Lu-Glitz is spelled L-U-G-L-I-D-Z. Until next time. Don't fall from the sky. Ciao.

Français

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

Show notes

Anja Kohlrausch a atteint le niveau de championne tant avec les dragons, les avions à voile qu'avec le parapente. A-t-elle le don de l'aviation ?

Voler sans moteur, on ne peut pas seulement le faire avec le deltaplane, mais aussi avec le cerf-volant et l'avion à voile. Mais il y en a peu qui sont à l'aise dans les trois disciplines. Et parmi eux, il n'y en a que très peu qui peuvent ensuite faire valoir de grands succès sportifs dans chacun d'eux.

Anja Kohlrausch fait partie de ces spécimens rares de la scène aéronautique. En 1992, elle est devenue championne d'Allemagne de deltaplane, en 2008 championne d'Allemagne de vol à voile et jusqu'en 2022, elle a également été plusieurs fois championne d'Allemagne du concours en ligne pour les pilotes de vol à voile. Elle détient plusieurs records du monde féminins reconnus par la FAI en vol à voile de distance. Depuis quelques années, elle est à nouveau la meilleure participante féminine du XC-Cup, le championnat informel de XC de plaine en Allemagne, en parapente.

Désormais, celle qui a aujourd'hui 56 ans regarde en arrière une carrière de pilote de 37 ans. Et elle se décrit toujours comme passionnée par l'aviation.

Dans cet épisode 132 de Podz-Glitz, Anja Kohlrausch raconte avec beaucoup d'humilité sa vie dédiée à l'aviation. Ce qui la motive et ce qu'elle recherche lorsqu'elle prend souvent en vol dans sa région d'origine, l'Odenwald. En quoi résident pour elle les différences entre les différentes disciplines de vol, comment elles s'enrichissent mutuellement, et pourquoi il lui est le plus facile d'entrer dans un état de flow en parapente.

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

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

Musique :

Los Encinos de Quincas Moreira

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=S1HwrnOKLOA>

Liens Lu-Glitz :

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

Dans cet épisode 132 de Podz-Glitz, Anja Kohlrausch raconte sa vie dédiée à l'aviation. Ce qui la motive et ce qu'elle recherche lorsqu'elle prend son envol, principalement dans sa région d'origine, l'Odenwald. En quoi résident pour elle les différences entre les différentes disciplines de vol, comment elles s'enrichissent mutuellement, et pourquoi il lui est plus facile d'atteindre un état de flow précisément avec le parapente.

Liens :

- DHV-Info de 1992 : <https://www.dhv.de/medien/dhv-info-dhvmagazin/dhv-info-1992/dhv-info-67/>
- Records FAI : https://www.fai.org/records?f%5B0%5D=field_record_sport%3A2019&f%5B1%5D=field_status%3A146&f%5B2%5D=field_record_category%3A1382&f%5B3%5D=field_athlete%253Atitle_field%3AAnja%20Kohlrausch&f%5B4%5D=field_zone%253Aname%3AWorld
- XC-Cup : <https://xccup.net/fluege/?userId=c522fe48-4755-565e-b5c6-d0647b8441cf>
- 258 km de vol : <https://xccup.net/flug/75203>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2024/04/podz-glitz-132-im-flow.html>

Transcript

[00:00:06] **Anja Kohlrausch:** En réalité, pour un record comme celui-ci, par exemple un record du monde, on fait forcément une vingtaine de tentatives qui échouent de justesse, mais qui sont quand même toutes super amusantes. Oui, c'est tout simplement, j'ai un plaisir immense à essayer encore et encore. Chaque vol est génial, à un moment ça marche ou pas. En soi, les tentatives pour parcourir ces longues distances, c'est tout simplement du plaisir. Podz-Glitz,

[00:00:47] **Lucian Haas:** le podcast Lu-Glitz.

[00:00:51] Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Anja Kohlrausch. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:04] Voler sans moteur, ça ne se fait pas seulement en parapente, mais aussi en deltaplane et en vol à voile. Mais il y en a peu qui sont à l'aise dans les trois disciplines. Et parmi elles, il y en a encore très peu qui peuvent également afficher de grands succès sportifs dans chacune d'elles. Anja Kohlrausch fait partie de ces spécimens rares dans le monde de l'aviation.

[00:01:30] En 1992, elle est devenue championne d'Allemagne de deltaplane, en 2008 championne d'Allemagne de vol à voile et jusqu'en 2022, elle a été plusieurs fois championne d'Allemagne du concours en ligne pour les pilotes de vol à voile. Elle détient plusieurs records du monde féminins reconnus par la FAI en vol à voile de distance. Et depuis quelques années, elle est à nouveau la meilleure participante féminine dans le XC-Cup, le championnat informel de cross-country en plaine en Allemagne, avec le parapente. Aujourd'hui âgée de 56 ans, elle regarde en arrière une carrière de pilote de 37 ans. Et elle se définit toujours comme une passionnée de vol. Dans cet épisode 132 de Podz-Glitz, Anja Kohlrausch raconte avec beaucoup d'humilité sa vie pour elle.

[00:02:21] Ce qui la motive et ce qu'elle recherche lorsqu'elle prend le large, surtout dans sa région d'origine, l'Odenwald. Ce que représentent pour elle les différences entre les diverses disciplines de vol. Comment elles se nourrissent mutuellement. Et pourquoi il lui est plus facile d'atteindre un état de flow en faisant du parapente.

[00:02:42] D'ailleurs, la conversation a eu lieu avec la fenêtre ouverte. Ne soyez donc pas surpris par quelques chants d'oiseaux ou des miaulements de chats en arrière-plan. Si ce podcast vous plaît, n'hésitez pas à soutenir mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez comment faire très simplement sur mon blog de parapente Lu-Glitz, sur la page "Fördern".

[00:03:09] Anja, c'était quand la dernière fois que tu t'es énervée pendant un vol ?

[00:03:14] **Anja Kohlrausch:** Ouh là, je dois vraiment y réfléchir sérieusement.

[00:03:18] Oui, en fait même lors du dernier vol. Le dernier vol de l'année dernière. On a essayé de faire de la distance. Et ça, à partir d'une petite colline de 100 mètres. Et l'entrée dans la thermique, comme si souvent, n'a pas marché. Avec

100 mètres de dénivelé et peu de vent. C'est déjà embêtant quand on rate de super journées et qu'ensuite au

[00:03:40] **Lucian Haas:** L'atterrissage est prêt. Combien de temps est-ce que ce genre de frustration dure pour toi ?

[00:03:45] **Anja Kohlrausch:** Pas longtemps. Soit on remonte sur la montagne pour réessayer. Soit on se dit, d'accord, on essaie le lendemain. C'est assez typique pour le parapente. En plaine.

[00:03:59] **Lucian Haas:** Es es-tu quelqu'un d'ambitieux ?

[00:04:02] **Anja Kohlrausch:** Oui. Mais je pense que c'est une ambition positive. C'est juste super amusant de faire de longs trajets en avion. Et quand on ne peut plus s'amuser parce qu'on coule, on est déjà un peu agacé pendant un court instant. Comment gères-tu...

[00:04:23] **Lucian Haas:** ce genre de frustration ?

[00:04:25] **Anja Kohlrausch:** Ça me motive encore plus. C'est juste une nouvelle tentative. Réessayer. Et essayer d'en apprendre. S'il s'agit d'erreurs tactiques pendant le vol, pendant le vol de distance. Simplement en tenir compte la prochaine fois. S'en souvenir autant que possible. Réfléchir brièvement à cette option. Et ensuite ne pas refaire la même erreur tactique, par exemple.

[00:04:55] **Lucian Haas:** Tu voles déjà depuis un temps fou. Depuis la fin des années 80, exactement. Est-ce qu'il y a encore des choses à apprendre ?

[00:05:04] **Anja Kohlrausch:** À chaque vol. Chaque vol est différent. Il y a toujours des conditions météo différentes. Toujours des trajectoires différentes. D'un côté, ça ne devient jamais ennuyeux. Et d'un autre côté, ça offre à chaque fois des occasions de faire mieux, d'apprendre quelque chose.

[00:05:25] **Lucian Haas:** Quand est-ce que tu dirais que c'était la dernière fois que tu as été dans une période comme ça ? Que tu as eu ce déclic ?

[00:05:32] **Anja Kohlrausch:** Je crois que c'était mon premier grand vol en parapente. Je viens du vol à voile. Et j'ai toujours passé les meilleures journées de vol de distance en planeur. Et je ne faisais du parapente souvent que les jours où je me disais, enfin, une si longue distance n'est pas du tout possible avec le planeur. Et alors, j'allais faire du parapente. Et puis, il y a eu un moment clé. Vers 2019, à la fin de l'été. Alors que j'avais déjà fait tellement de vols à voile. Avec le planeur et de longues distances. Et je me suis dit, maintenant, j'ai juste plus envie de faire du parapente. Et c'est quand même une très bonne journée de vol de distance. Et j'ai simplement essayé pour la première fois avec le parapente.

[00:06:17] Une grande tâche fermée ici en plaine au-dessus de l'Odenwald. Ce qui a fonctionné, et ça a vraiment été un moment clé. Je me suis dit : « Ça marche pourtant. » Et ça m'a fait un plaisir fou. Et en fait, c'était aussi le point de départ pour, par beau temps, prendre le parapente plutôt que le planeur en cas de doute. Et simplement essayer de faire de longues distances. De grands triangles. Même en plaine.

[00:06:41] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te fait décider aujourd'hui, c'est une journée parapente ou une journée de vol à voile ? Si tu dis que pour les deux, de longues distances sont possibles, alors quand choisirais-tu l'un ou l'autre ? Dans quel cas ?

[00:06:56] **Anja Kohlrausch:** avec de belles conditions météo sur de longues distances, ce serait pour moi une décision pour le vol en planeur. Parce que les triangles là-bas sont de l'ordre de 700, 800 kilomètres. Et je ne voulais surtout pas les rater.

[00:07:16] Avec le planeur, on arrive assez sûrement à atteindre la thermique pour prendre de la hauteur. Et les journées sont assez prévisibles. Jusqu'à présent, c'étaient toujours mes décisions de dire : je prends le planeur. Parce que je peux faire 800 kilomètres en Allemagne. Et le parapente, je l'ai plutôt fait avec une thermique pas tout à fait aussi forte. Ou quand je voulais juste m'amuser en pente. J'ai aussi un peu calculé dans un coin de ma tête : bon, en cas de doute, la journée est perdue. Parce que la direction du vent sur la petite colline ou sur la petite montagne ici dans l'Odenwald ne convient pas. On essaie, tout simplement. J'espère qu'on a pu s'amuser un peu. Aujourd'hui, maintenant que je préfère

normalement faire les longues distances en parapente,

[00:08:03] je dirais que si les conditions de vent sont correctes pour l'une des collines de décollage ici, et que la force du vent est sûre. Enfin, que ce n'est pas trop sauvage dans les airs, alors j'aime bien faire du parapente.

[00:08:19] **Lucian Haas:** Ça veut dire, principalement les conditions de vent, où tu dis aussi que la direction est bonne. Mais aussi l'intensité. Et si le vent risquait d'être un peu trop fort pour le parapente, alors tu dirais que c'est bon pour le vol plané. Là, je me prends toujours de plein fouet par le vent. Mais par vent faible, alors ça devient du parapente.

[00:08:36] **Anja Kohlrausch:** Exactement. Ou dans des conditions de parapente navigables en toute sécurité, je choisirais aujourd'hui le parapente dans le doute.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Si on regarde ton parcours de pilote, avant le parapente et avant d'avoir fait du deltaplane, tu as aussi fait du cerf-volant. Oui, exactement. Pourquoi as-tu commencé par le cerf-volant à l'époque ?

[00:09:00] **Anja Kohlrausch:** commencé ? C'était juste une idée folle avec des étudiants, des collègues étudiants. C'était juste pour prendre des vacances et faire un peu de sport en même temps. Plutôt une idée folle. Et puis, je suis restée dessus.

[00:09:19] **Lucian Haas:** Si je vois bien, c'était en 1987, je crois, que tu as passé ton brevet de deltaplane.

[00:09:25] **Anja Kohlrausch:** Oui, exactement. Il n'y avait pas encore de parapente à l'époque.

[00:09:28] **Lucian Haas:** Et quand le parapente est apparu, est-ce que tu es passé au parapente ou est-ce que tu es resté d'abord au deltaplane ?

[00:09:33] **Anja Kohlrausch:** J'ai fait les deux. Puis, avec le temps, j'ai fini par commencer le vol à voile et j'ai arrêté le deltaplane, pour ne faire que du parapente et du vol à voile en parallèle. Ça m'a suffi.

[00:09:51] **Lucian Haas:** Pourquoi le vol en planeur était-il plus exigeant pour toi ? Que le deltaplane ? Au point que tu as dit : d'accord, si je dois choisir une alternative, je lâche le deltaplane pour le planeur. Mais je garde le parapente. Je crois que j'ai toujours envie de nouveauté.

[00:10:06] **Anja Kohlrausch:** Et j'étais juste fascinée par le fait de pouvoir parcourir de très longues distances avec un planeur, même sans moteur, et de pouvoir tirer profit de la météo de manière un peu plus optimale.

[00:10:21] **Lucian Haas:** En parapente, si je me souviens bien, tu es même devenue championne d'Allemagne une fois. Donc tu y avais déjà eu du succès. Et pourtant, tu as arrêté. Oui, après

[00:10:31] **Anja Kohlrausch:** pendant plusieurs années. Je pense être quelqu'un qui a toujours besoin de beaucoup de plaisir, d'enthousiasme et de défis, dans le bon sens du terme. Il ne s'agit pas tant de la performance, de pouvoir redevenir championne d'Allemagne à chaque fois, mais simplement de vivre quelque chose de nouveau. Et de repousser un peu les limites, positivement. Et le vol à voile a simplement déclenché une fascination incroyable. Et ça m'a fait énormément de plaisir. Je pense que le succès, qui est arrivé avec le vol à voile, vient ensuite automatiquement.

[00:11:08] **Lucian Haas:** Oui, on peut dire que c'est en vol à voile que tu as remporté tes plus grandes réussites, en tout cas sur le plan de ta carrière de pilote. Ou la plupart, du moins si on regarde sur le papier. Tu as été plusieurs fois championne d'Allemagne, tu as battu différents records de la FAI. Par exemple, pour citer une chose, le record de vol à voile en 2017, où tu as parcouru la plus longue distance pour une femme avec des points de virage déclarés au préalable. Ça faisait 1137 kilomètres en Namibie. Qu'est-ce que ça représente pour toi ?

[00:11:38] **Anja Kohlrausch:** C'est une expérience de vol qui, je pense, restera toujours gravée dans ma mémoire. C'était tout simplement fascinant. Pour moi, c'est quelque chose dont j'aime énormément me souvenir. Ce sont des paysages tellement impressionnants en bordure du désert du Namib. Des expériences géniales. C'est un cadeau que l'on garde positivement en mémoire et dont on se rappelle avec beaucoup de plaisir.

[00:12:05] **Lucian Haas:** Raconte-moi un peu ta carrière en vol à voile. Tu n'as probablement pas commencé par faire des distances de 1000 kilomètres ou quelque chose du genre. Quand tu as switché pour le vol à voile, tu savais déjà faire

du deltaplane et du parapente. Est-ce que ça t'a aidé d'une manière ou d'une autre pour le vol à voile ?

[00:12:24] Oui,

[00:12:25] **Anja Kohlrausch:** extrêmement beaucoup. On ne commence pas comme piéton, on connaît déjà l'air, on est familier avec ça. À l'époque, je suis aussi entrée dans un club de vol à voile assez sympa. C'était juste un jour, je me souviens, dans la Forêt-Noire, à Fribourg, où il y avait un vent d'est et je n'avais pas de décollage pour le parapente. Et je suis simplement allée au club de vol à voile voisin et j'ai demandé si je pouvais monter avec eux. Et ils ont dit oui. Et ils m'ont tout de suite emmenée et ont dit : tu peux aussi t'asseoir devant. Tu peux aussi piloter. Il y avait un moniteur de vol avec nous. Et ils m'ont aussi souri et demandé si je n'aurais pas envie de faire ça aussi. Et bien sûr, j'en avais envie et j'ai commencé. Et j'ai trouvé ça tellement amusant et j'ai appris ça très, très vite, et j'ai aussi eu l'autorisation.

[00:13:16] Et j'ai même déjà fait mon premier vol de distance après seulement six mois. Et j'en avais tellement envie que j'ai continué.

[00:13:26] **Lucian Haas:** Et puis, l'un a suivi l'autre. Tu as toujours volé sur des distances plus longues, jusqu'à ce que les records arrivent. Qu'est-ce qui t'a attiré ou qu'est-ce qui t'a poussé à voler de tels records ? Je veux dire, ces points de passage, il fallait par exemple les enregistrer, les déclarer, et dire à l'avance : je veux vraiment battre un record maintenant. Quel est le truc dans le fait de se fixer une telle tâche ? Oui,

[00:13:50] **Anja Kohlrausch:** en fait, repousser ses propres limites. Toujours essayer d'aller un peu plus loin dans ce qu'on peut accomplir. En réalité, pour un tel record, par exemple un record du monde, on fait forcément une vingtaine de tentatives qui échouent de peu, mais qui sont quand même toutes super amusantes. Ça me fait un plaisir fou de recommencer encore et encore. Chaque vol est génial. À un moment, ça marche ou pas. En soi, ces tentatives, ces longues distances, les records du monde en Namibie ou les grandes distances en planeur en Allemagne, ça veut simplement dire du plaisir.

[00:14:35] **Lucian Haas:** Ce record que tu as là, c'est la plus longue distance pour une femme. Est-ce que c'est pareil pour les planeurs que pour les parapentes, au fait, que très peu de femmes, donc proportionnellement peu de femmes, font du vol en planeur ?

[00:14:49] **Anja Kohlrausch:** Oui. Je dirais environ 10 %, je pense.

[00:14:55] **Lucian Haas:** Alors, c'est un peu comme pour les parapentistes, en fait ? Je

[00:14:58] **Anja Kohlrausch:** Je pense aussi, oui. On n'est pas une rareté. On est clairement un peu en minorité, mais en soi, c'est tout à fait équivalent.

[00:15:06] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est vraiment pertinent, en vol plané, de faire la distinction entre un record de femme et un record d'homme ? En fait, c'est globalement le même avion dans lequel on vole, et ainsi de suite. Et probablement, même si tu disais que je pèse peut-être un peu moins qu'un homme, on peut quand même emporter du lest dans un planeur pour compenser au moins cette différence qu'on aurait peut-être en parapente, où l'on dit qu'une femme un peu plus légère doit juste piloter un petit parapente et a donc probablement quelques désavantages en termes de performance.

[00:15:37] **Anja Kohlrausch:** Je pense qu'en vol à voile, on peut bien mieux compenser les désavantages. Et que pour cette raison, il ne faut peut-être pas trop surestimer ces records. Parce qu'un homme a volé plus loin ailleurs. Il y a simplement des classements supplémentaires et le record de l'homme est alors de 3000 kilomètres, mais il a volé en Argentine ou au Chili dans les Andes, ce qui n'est pas directement comparable. Je pense donc qu'il s'agit simplement de nombreuses listes de records qui montrent ce qui est possible et ce que les femmes et les hommes ont déjà volé. En tant que femme, je ne vois pas vraiment de désavantages majeurs.

[00:16:16] **Lucian Haas:** Penses-tu que les hommes qui pratiquent le vol sont plus ambitieux que les femmes quand il s'agit de tels objectifs et de tels records ?

[00:16:26] **Anja Kohlrausch:** Peut-être. Je ne peux pas parler du point de vue d'un homme. Je peux supposer qu'il y a peut-être un peu plus d'ambition, mais c'est peut-être aussi très différent d'une personne à l'autre.

[00:16:38] **Lucian Haas:** En parapente, ce que tu as recommencé à faire ces derniers temps ou ces dernières années. Après avoir réalisé que c'était possible, que tu pouvais faire du vol de cross-country, tu es déjà de nouveau sur la voie du succès. Tu n'as peut-être pas gagné de championnat d'Allemagne, mais au moins au XC Cup — c'est un peu comme le championnat informel des plaines en Allemagne — tu es, je crois, depuis quatre ou cinq ans la femme la mieux classée au classement général. Ce qui fait pratiquement toujours la première place s'il y a un classement féminin. Et aussi dans les catégories individuelles où tu évolues, la catégorie Sport et la catégorie Intermediate, et ainsi de suite, tu as été presque toujours sur le podium, sauf une fois, je crois.

[00:17:26] Qu'est-ce qui te rend si performante ?

[00:17:31] **Anja Kohlrausch:** Je pense que ce sont surtout les tâches fermées qui ont une haute notation ici en plaine pour le XC Cup et que j'essaie tout simplement. Et quand il y a un triangle de 115 kilomètres avec l'aile B, ça donne énormément. Et là, on finit tout simplement tout en haut du podium. Pour le DHV-XC, ce n'est peut-être pas tout aussi facile, parce qu'ici en plaine, on n'accède pas si facilement au podium. Les conditions dans les Alpes, je crois, sont tout simplement encore une fois une classe au-dessus.

[00:18:02] **Lucian Haas:** Mais tu ne vas pas voler dans les Alpes ? Tu voles toujours en plaine ?

[00:18:06] **Anja Kohlrausch:** Avant, je faisais beaucoup de deltaplane et de parapente, j'ai même volé dans toutes les Alpes, et pour l'instant, j'ai parcouru toutes les Alpes en planeur. En ce moment, j'aime simplement être à la maison le soir pour des raisons privées, pour m'occuper de mes animaux, et c'est pour ça que j'aime voler ici localement dans l'Odenwald et que je préfère aussi revenir au point de départ. Comme ça, je sais que je serai de retour à la maison à l'heure le soir.

[00:18:32] **Lucian Haas:** Ça veut dire que les contraintes extérieures te poussent en quelque sorte vers le succès ?

[00:18:37] **Anja Kohlrausch:** Non, on ne peut pas dire ça comme ça. Enfin, les conditions extérieures, disons, c'est ce qui a le plus de sens pour le moment. Et c'est aussi très sympa de voler dans les petits terrains locaux ici dans l'Odenwald, même les jours où il fait beau. C'est en fait aussi assez efficace. Je n'ai pas besoin de passer une semaine de vacances sous la pluie dans les Alpes. Donc je trouve que c'est une belle variante et alternative, pas de contrainte du tout.

[00:19:07] **Lucian Haas:** Alors, tu étais championne de deltaplane, championne de vol à voile, et je vais maintenant aussi dire championne de parapente. Est-ce qu'il y a des gens comme ça ? Un genre de "pilote né" ? Ou qu'est-ce qu'il faut avoir dans le sang pour pouvoir piloter aussi bien que toi dans toutes les disciplines ?

[00:19:25] **Anja Kohlrausch:** Oui, je pense que voler, c'est toujours à peu près la même chose. Ce sont juste des appareils un peu différents que l'on utilise, et il faut bien sûr adapter un peu la tactique et la technique. Mais au fond, c'est toujours du vol. Et pour ça, je pense qu'il faut simplement être un peu passionné par le vol, dans le bon sens du terme.

[00:19:45] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu recherches ? Qu'est-ce que tu recherches dans l'aviation ? Le plaisir, le fun, et même la détente. Les longs vols, est-ce que c'est de la détente pour toi ? Enfin, quand on a des objectifs aussi importants et qu'on peut battre des records, est-ce que tu peux quand même te détendre ? Oui,

[00:20:03] **Anja Kohlrausch:** parce que c'est comme une expérience de flow dans le sport. On a l'impression que huit ou neuf heures de vol ne durent qu'une heure, et tout le reste du quotidien est très loin. Et c'est, je pense, un critère de relaxation. Mhm. C'est le fait de se perdre complètement dans la tâche et de ne rien faire d'autre ce jour-là, et aussi de faire quelques virages pour prendre de belles photos. Pour pouvoir s'en souvenir plus tard. Oui, du désert du Namib vu d'en haut à 6000 mètres. Alors, le temps, c'est toujours...

[00:20:38] **Lucian Haas:** Tu parles d'état de flow. C'est toujours un objectif que beaucoup aimeraient atteindre, parce qu'ils se disent que, oui, on vole à l'instinct et on fait tout. Exactement, à peu près. Est-ce qu'il y a une astuce, une technique, quelque chose, pour que tu arrives à te préparer de telle sorte d'entrer plus facilement dans cet état de flow ? Ou est-ce que c'est simplement un automatisme chez toi ? Est-ce que le fait de voler le déclenche tout simplement ?

[00:21:04] **Anja Kohlrausch:** Je pense que ça se déclenche automatiquement chez moi quand j'ai la chance de simplement tenter une longue distance. Comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, il ne s'agit pas d'avoir du succès ou d'avoir battu le record, mais de tenter le coup. Et d'avoir une occasion de le faire. De simplement ressentir une joie immense. Et c'est là que ça se déclenche. En vol à voile, j'ai remarqué que je dois dans tous les cas couper la radio ou changer de trajectoire si on parle trop. Donc sur les WM, en équipe nationale ou autre, j'ai remarqué que ça perturbait pas mal mon état de flow.

[00:21:44] **Lucian Haas:** Si tu prenais ces trois types de vol, le parapente, le deltaplane et le vol à voile, c'est quoi ? Le parapente, le deltaplane et le vol à voile. Est-ce qu'il y en a un où tu dirais qu'il est le plus facile pour toi d'entrer dans le flow ?

[00:21:58] **Anja Kohlrausch:** Je pense que c'est avec le parapente. Pourquoi ?

[00:22:04] Parce que pour moi, c'est vraiment le plaisir et la joie qui passent avant tout. Et dans tous les cas, je vole toujours sans radio.

[00:22:15] Et c'est aussi très direct avec la nature.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Est-ce que le vol à voile est encore trop technique par rapport à ça ? Avec le cockpit autour et tout ce qu'il faut surveiller, et avec le contact direct avec le vent et tout ça, est-ce que le vent finit par favoriser le flow en quelque sorte ?

[00:22:35] **Anja Kohlrausch:** Je pense plutôt le contraire. À 200 km/h, je ne veux pas vraiment sentir le vent directement. Il y a aussi des mouvements très dynamiques et superbes en vol à voile sur les longues et grandes distances. Je pense que c'est simplement plus rare en vol à voile d'avoir la chance d'entrer dans un tel état de flow et de voler la distance pour soi-même. En parapente, c'est en fait toujours automatique, on n'a pas d'autres personnes sur la radio et on est plutôt avec soi-même, avec aussi moins de contacts radio.

[00:23:22] Et les zones de contrôle, les longues informations ou simplement les histoires de navigation, ça, je dirais, perturbe un peu plus en vol à voile.

[00:23:33] **Lucian Haas:** Ça veut dire que pour le parapente, on est beaucoup plus avec soi-même et qu'on a moins besoin de se tourner vers l'extérieur ?

[00:23:39] **Anja Kohlrausch:** Exactement. Je vole simplement autour de tous les espaces aériens et zones de contrôle avec le parapente, parce qu'on n'a de toute façon pas le droit d'y entrer. Et avec le vol en planeur, on peut simplement y entrer et on communique plus. J'essaie d'organiser ça pour qu'on puisse tout simplement voler des itinéraires complètement différents.

[00:23:58] **Lucian Haas:** Est-ce que tu ressens aussi cet état de flow comme quelque chose de méditatif ?

[00:24:04] **Anja Kohlrausch:** Oui, on peut dire ça.

[00:24:07] **Lucian Haas:** Et quand tu dis que tu as vécu neuf heures comme si ce n'en était qu'une, est-ce qu'il t'arrive de te dire : « OK, je viens de piloter, j'ai fait un truc, mais je me réveille presque soudainement en pleine conscience dans les airs et je me demande comment je suis arrivé ici ? J'ai passé la dernière demi-heure comme dans un état de transe méditative ou je ne sais quoi, j'ai juste fait tourner le truc sans vraiment prêter attention aux choses, c'est juste que ça a coulé tout seul. »

[00:24:39] **Anja Kohlrausch:** Oui, je pourrais être d'accord avec ça. Mais pas comme une transe où on ne sait plus rien du tout, enfin, je ne pense pas que ce soit si profond. Je pense que beaucoup de choses se font par intuition et qu'on ne pourrait pas... Je ne peux pas tout dire explicitement à un collègue par radio, pourquoi tu as décidé exactement ça maintenant. Pour soi-même, l'objectif devrait être de voir autant d'options que possible et de les peser, et pas seulement voir une route ou un trajet. Mais pouvoir exprimer tout ça vraiment, ou le raconter à quelqu'un d'autre, je pense que c'est difficile dans un tel état. C'est plutôt automatique.

[00:25:20] **Lucian Haas:** L'état de flow, ce serait beaucoup de pilotage à l'instinct. Quelle quantité de préparation, et donc de travail mental, injectes-tu dans ces vols, ou est-ce que tu pars souvent comme ça en te disant : je vais voir ce qui se présente ?

[00:25:36] **Anja Kohlrausch:** Je pense avoir une très bonne préparation météorologique le matin, je regarde quelles sont les zones propices au vol, quels tracés ont du sens, s'il y a beaucoup de vent, si c'est un trajet aller simple ou si un triangle est pertinent. Quels tracés sont possibles en général ce jour-là ? J'essaie de me préparer assez bien et en l'air, j'essaie de rester aussi ouverte que possible à toutes les options. D'autant plus qu'en parapente, on n'a pas toujours besoin de définir les points de virage à l'avance, on peut avoir une idée générale et ensuite prendre des raccourcis ou prolonger le trajet dans une autre direction. En vol à voile, il faut un peu plus de préparation pour avoir énormément de points et...

[00:26:25] Oui, pour voler des grandes tâches, il fallait déjà indiquer les points de virage le plus précisément possible à l'avance. Et un aller simple n'avait aucun sens non plus, parce que voler mille kilomètres dans une direction, ça prendrait plusieurs jours pour revenir, personne ne fait ça.

[00:26:40] **Lucian Haas:** En vol plané, tu parles toujours de préparation, de points de virage, de grandes étapes. Est-ce qu'il t'arrive aussi de faire du vol plané juste pour, je reste un peu en l'air, je traîne un peu quelque part ? Ou est-ce que le vol plané est toujours... quelque chose de très ciblé ? Je dirais que les

[00:26:59] **Anja Kohlrausch:** la plupart des vols sont plutôt du genre : je vole près de la base, deux heures de thermique, je m'amuse un peu et je tourne autour. Mais rester près de la base signifie aussi que l'on survole un peu tout le massif de l'Odenwald, c'est la zone de l'angle de glisse. Je pense que c'est la majorité des vols, pas vraiment de longues distances, mais ceux où l'on reste le plus longtemps en l'air et où l'on prend le plus de plaisir, ce sont ceux où l'on part en voyage, là où on n'est pas encore allé. Vraiment plus loin. Ça me donne au moins un peu plus de motivation et je ne me pose pas après deux heures, mais j'ai envie de voler huit ou neuf heures.

[00:27:43] **Lucian Haas:** Ce genre de vol au loin ne se fait pas très bien en parapente. Enfin, tu peux aussi faire de longues distances, mais dans une autre dimension. Si tu fais 1000 kilomètres en planeur, tu en feras peut-être 200 par rapport au deltaplane.

[00:28:00] Est-ce que tu te sens parfois limité quand tu fais du parapente ?

[00:28:05] **Anja Kohlrausch:** Non, parce que je pense que le plaisir ne dépend pas du fait d'avoir parcouru 400 ou 200 kilomètres en parapente, mais je trouve qu'en parapente, on va aussi loin et on voit de belles choses pendant le vol. Je dois m'adapter tactiquement, parce que c'est tout simplement un autre rythme de vitesse, une tactique un peu différente. Mais le plaisir. Et le fun est le même, et ça ne dépend pas d'un kilomètre de plus ou de moins là-dessus.

[00:28:34] **Lucian Haas:** Est-ce que tu fais parfois des comparaisons en l'air ? Genre, par exemple, quand tu es en parapente et que tu te dis : « Oh, là-bas, il y a un super nuage avec le planeur. Il me suffirait de donner un petit coup de manche vers l'avant et j'y serais déjà, alors qu'en parapente, je n'y arriverai probablement pas. » Oui, le truc pénible, c'est que je fais des comparaisons

[00:28:51] **Anja Kohlrausch:** Je ne le fais pas. Je me dis : « Oh, il y a un beau nuage là-bas, je vais y aller rapidement », et puis en cours de route, je me rends compte : « Oh, je n'atteins pas du tout cette altitude. » Là, je dois me réorienter sur les repères au sol et les fronts de rupture. Ça a pris un peu de temps pour m'y habituer et pour réaliser que, à ce moment-là, je ne suis plus dans un planeur et que je dois appliquer une tactique un peu différente.

[00:29:17] **Lucian Haas:** Ça veut dire que si on regarde tes parcours dans le XC-Cup, enfin j'en ai regardé quelques-uns, on voit toujours qu'entre deux, tu as de superbes altitudes, tu restes probablement sous des routes de nuages ou autre chose, puis il y a parfois des tronçons plus longs où on voit, ah, là tu perds peut-être plus d'altitude. Est-ce que ce sont peut-être des moments où tu as été trop ambitieux ou trop optimiste concernant l'atteinte de nouvelles ascences ?

[00:29:42] **Anja Kohlrausch:** C'est possible que ce soit parfois le cas, mais je pense que ça se produit aussi automatiquement en parapente : qu'on se retrouve systématiquement, surtout en plaine, quand on n'a pas chopé une ligne portante et qu'il y a un peu plus d'espace entre les nuages, qu'on redescend automatiquement et qu'on doit alors rétrograder pour remonter d'abord, avant de pouvoir éventuellement reprendre une vitesse supérieure.

[00:30:09] **Lucian Haas:** Tu as commencé avec les deltas et le parapente, et tu as dit que tu en avais beaucoup profité pour le vol à voile. Ensuite, tu as eu beaucoup de succès, ou fait de superbes parcours et tout le reste, et tu as accumulé énormément d'expérience en vol à voile. Y a-t-il quelque chose pour lequel tu dirais que tu profites maintenant du parapente de choses que tu as apprises en vol à voile ? Oui,

[00:30:29] **Anja Kohlrausch:** c'est exactement cette évaluation des suspentes porteuses et ce choix de trajectoire, le fait de faire de petits détours pour observer la formation des nuages et essayer de suivre autant que possible les lignes de nuages, les routes nuageuses. Il ne faut pas non plus tourner en rond inutilement dans de faibles ascendances, je pense que ça fait perdre du temps quand on y réfléchit. Et savoir évaluer correctement pour toujours prendre les ascendances les plus fortes. J'ai retenu du vol à voile qu'il s'agit en fait de maintenir toujours un maximum d'options. Avoir plusieurs options et ensuite choisir la pompe la plus forte.

[00:31:14] **Lucian Haas:** Ce qui est nettement plus facile en vol à voile, c'est qu'on peut plus facilement dire : « OK, cette pompe est trop faible, je continue juste 20 kilomètres et il n'y a rien là-bas », mais avec le parapente, on ne peut pas toujours faire ça. Tu sais, en parapente, quand tu te dis : « là, je dois rester dedans » ? Avec le planeur, j'irais immédiatement plus loin, mais là, ici, je dois mordre à l'hameçon. Si on est sur le cap

[00:31:36] **Anja Kohlrausch:** l'image des nuages ou les espaces entre elles ont l'air assez grands. Maintenant, j'arrive plutôt bien à repérer les points, à me dire : ici, il faut juste être patient. Ici, ça va plus lentement, ici on fait des cercles.

[00:31:56] **Lucian Haas:** En parapente, en vol thermique, on fait souvent des virages ou des cercles beaucoup plus serrés. On peut aussi sortir des thermiques où on ne pourrait probablement jamais entrer avec un planeur, et des trucs du genre. Est-ce qu'il y a des choses où tu te dis, malgré tout, que grâce au parapente tu as aussi appris comment les thermiques se détachent du relief, parce qu'on vole souvent beaucoup plus près du sol et tout ça, et que tu te dis que tu as quand même tiré quelque chose pour le vol en planeur, que tu pourrais dire que ça te donne une sorte d'avance, un avantage de connaissances sur les autres planeurs qui ne connaissent pas ça par le parapente ?

[00:32:33] **Anja Kohlrausch:** Oui, je pense que c'était en quelque sorte le cas, parce que j'étais aussi une débutante en vol à voile et j'ai été assez vite efficace. Je pense que j'avais simplement ce "back" et je pouvais un peu me promener dans les airs en sachant où se trouvaient les éventuelles limites de décrochage. Et il est tout à fait vrai qu'avec l'avion à voile, on peut parfois descendre bas, certes plus rarement, mais aussi. On peut bien sûr alors beaucoup profiter, oui, des expériences acquises au ras du sol et en fait aussi mieux ressentir la structure des ascendances et pouvoir voler dedans.

[00:33:13] **Lucian Haas:** En parapente, tu as déjà mentionné le choix de ligne tout à l'heure. Justement en parapente, quand on a une mauvaise, ou avec une aile qui a un mauvais angle de glisse, une bonne ligne représente souvent déjà la moitié du travail en vol de ligne. Ce n'est pas seulement dire que je trouve les bonnes thermiques, mais aussi les lignes entre elles où ça descend peut-être moins ou quelque chose comme ça, ou des ascendances faibles, mais où on peut voler bien droit en montée. Comment trouve-t-on de telles lignes ?

[00:33:43] **Anja Kohlrausch:** Alors, je les trouve en regardant les nuages, et j'ai beaucoup de mal quand le ciel est thermiquement bleu.

[00:33:50] Oui, j'observe le ciel et je regarde surtout les phases où se trouvent les nuages. Est-ce qu'ils sont encore en train de se former ou est-ce qu'ils se dissipent déjà ? Et où sont les routes de nuages ?

[00:34:04] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu essaies toujours de survoler les traînées de nuages ?

[00:34:09] **Anja Kohlrausch:** Oui, exactement, ici dans les plaines, c'est déjà le cas.

[00:34:12] **Lucian Haas:** Est-ce que ça marche toujours avec le parapente, ou est-ce que les routes de nuages sont aussi telles que les distances entre les nuages sont parfois trop grandes ?

[00:34:20] **Anja Kohlrausch:** Il y en a, surtout quand on veut passer d'une ligne à une autre. Passer d'une route à une autre est souvent un défi, alors qu'avec l'hydravion, ce serait beaucoup plus facile.

[00:34:35] **Lucian Haas:** Et quand tu n'as pas de nuages et que tu dois te repérer davantage sur le sol, sur quoi fais-tu surtout attention ? Est-ce que tu as une sorte de catalogue que tu suis, genre un champ sec et récolté, puis la forêt, et ainsi

de suite ? Ou comment est-ce que tu procèdes ?

[00:34:54] **Anja Kohlrausch:** En principe, les surfaces claires et sèches qui sont plutôt convexes. Avec le meilleur angle d'incidence par rapport au soleil. Ici, dans les plaines, il est toujours important d'avoir la direction du vent en tête. Et il faut aussi, en fait, voler jusqu'à la limite, par exemple entre le champ et la forêt, et la prendre comme ligne de rupture. Parfois, quand on est bas, les oiseaux nous montrent aussi très bien où ça monte.

[00:35:29] **Lucian Haas:** Tu aimes voler avec les oiseaux ?

[00:35:31] **Anja Kohlrausch:** J'adore ça. C'est aussi l'une de mes expériences clés. Ce sont des moments marquants, comme quand j'étais à environ 30 ou 50 mètres de haut sur une pente minuscule pendant un vol de distance et que je me disais qu'au prochain tour, il fallait atterrir, et je suis restée là, sur une petite colline, pendant dix minutes. Et soudain, un oiseau s'est envolé un petit peu plus loin au-dessus d'un pommier en faisant le tour. Et je me suis dit : je peux le faire aussi. Et je me suis ensuite retrouvée à 2000 mètres d'altitude avec l'oiseau. C'est une véritable expérience clé dans ma carrière en parapente.

[00:36:04] **Lucian Haas:** Est-ce que tu te dis adieu à ces oiseaux quand ils t'ont aidé, genre « salut, je continue mon chemin » ? Enfin, est-ce qu'on établit une sorte de relation avec eux dans les airs, au moins pour ce court instant où on partage le ciel ensemble ?

[00:36:18] **Anja Kohlrausch:** Oui, exactement. Au moins, il y a encore un pote du "merci".

[00:36:23] **Lucian Haas:** Et as-tu parfois l'impression que tu aides peut-être les oiseaux ? Enfin, qu'ils viennent voler vers toi ?

[00:36:28] **Anja Kohlrausch:** Oui, ils viennent voler vers moi.

[00:36:32] Mais je pense plutôt que c'est l'inverse. Que les oiseaux sont tout simplement bien meilleurs que nous. Et qu'ils ne viennent pas forcément vers moi, mais qu'on les voit simplement par hasard, alors qu'ils sont déjà dans la thermique depuis longtemps. Ou qu'ils se déplacent juste un peu pour en rejoindre un autre. Je pense qu'ils sont tout simplement bien meilleurs que nous. Ça veut dire que nous, les parapentistes, et les pilotes de planeurs, on vole plutôt toujours vers les oiseaux.

[00:36:57] **Lucian Haas:** En vol plané, on fait des cercles beaucoup plus grands et d'autres trucs. Est-ce que les oiseaux sont quand même là ? Genre, de bons points de repère ? Oui, exactement.

[00:37:09] **Anja Kohlrausch:** Le cercle n'est pas si grand. Il fait environ 50 mètres de diamètre.

[00:37:14] En fait, exactement la même chose. Ils volent aussi avec les oiseaux, vers les oiseaux.

[00:37:18] **Lucian Haas:** Et les oiseaux ont, en fait, tout autant peur des planeurs que des parapentistes. Alors, ils restent comme ça dans la thermique ? Ou est-ce que pour eux, c'est déjà un oiseau géant, genre ils se disent : là, il faut que je m'enfuie vite ?

[00:37:32] **Anja Kohlrausch:** C'est ça qui est intéressant. En fait, ils ne s'enfuient pas. Ils sont tout aussi acceptés. Les planeurs.

[00:37:41] **Lucian Haas:** Parlons un peu de quelque chose d'humain. En fait, avec ta carrière, tu as connu trois scènes différentes, disons. La scène des deltaplanistes, la scène des parapentistes et la scène des planeurs. Est-ce qu'il y a des différences typiques dans le caractère de ces trois types de pilotes ? Ou sont-ils très similaires et ont-ils une mentalité et une approche du vol tout à fait semblables ?

[00:38:08] **Anja Kohlrausch:** Je pense qu'ils sont tous très similaires. Une petite différence, c'est peut-être,

[00:38:14] on voit que le vol à voile est vraiment un sport de club et qu'on ne peut décoller que si on investit vraiment beaucoup de temps et d'efforts dans le club. Et que pour le parapente et le deltaplane, ça va un peu plus vers le sport individuel. On passe simplement moins de temps sur le travail associatif et on est aussi un peu plus libre pour dire : je n'y vais pas, le vent ne convient pas, je rentre tout de suite ou je viendrai plus tard. Ce qui n'est pas possible en vol à

voile.

[00:38:45] **Lucian Haas:** Les pratiquants de parapente sont-ils donc plus individualistes en moyenne ? Exactement, on peut dire ça. Sont-ils aussi plus bizarres avec ça ?

[00:38:54] **Anja Kohlrausch:** Je n'ai pas remarqué ça jusqu'à présent.

[00:38:59] **Lucian Haas:** Ou alors plus égocentrique ?

[00:39:01] **Anja Kohlrausch:** Non. Je verrais plutôt l'individualisme de manière positive. Et je pense aussi que tous les pilotes de planeurs sont individualistes. Mais peut-être que la pratique collective du sport a encore un peu plus de poids. Parce qu'il n'y a pas d'autre choix, sinon on n'arrive même pas à faire décoller le planeur.

[00:39:26] **Lucian Haas:** Quand tu fais de longues distances en vol sur du plat, comment tu te ravitaillais pendant ce temps ? Je veux dire, pour la nourriture, la boisson, les besoins naturels ?

[00:39:34] **Anja Kohlrausch:** Oui, il suffit d'emporter des bouteilles d'eau ou un sac à eau. On se prépare quelques petits pains, enfin dans le planeur, et on y va. En parapente, pour l'instant, je n'arrive qu'à emporter un peu de boisson. Je ne suis pas encore très bien approvisionnée, je me pose complètement affamée.

[00:39:58] **Lucian Haas:** Pourquoi ? Enfin, ne serait-ce pas utile de manger un petit truc entre deux, aussi pour la concentration ?

[00:40:03] **Anja Kohlrausch:** Ce serait super utile. Je cherche juste quelque chose qui se mange facilement en déplacement, sans risque de le faire tomber.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Et pour faire pipi ? Tu fais tous les longs trajets avec des couches ou tu es quelqu'un qui a une grosse vessie et qui arrive à bien te retenir ? Les deux. Même en parapente avec des couches ? Ou c'est surtout en vol plané, quand tu dis vraiment que ça va durer huit, neuf heures, les très longs vols, là on en a besoin, évidemment ? Donc si tu vas au décollage dans ton coin, dans l'Odenwald, tu as toujours une couche dans ton sac ? Pas toujours.

[00:40:40] **Anja Kohlrausch:** Et ça peut... ça peut devenir un problème si, par surprise, ça se transforme en un très long vol.

[00:40:45] **Lucian Haas:** Parmi les vols que tu as faits là, dans l'Odenwald en parapente, il y en a un qui t'est resté particulièrement en mémoire ?

[00:40:55] **Anja Kohlrausch:** Oui, il y en a un en tout cas, c'était celui de Heidelberg à Regensburg.

[00:41:00] **Lucian Haas:** Presque 260 kilomètres, non ? C'était un vol aller simple. Oui, exactement.

[00:41:04] **Anja Kohlrausch:** Je me suis toujours dit que ça devait être possible de voler plus de 200 kilomètres. Et ce jour-là, je me l'étais fixé, et ça a marché.

[00:41:13] **Lucian Haas:** Alors, c'était cet objectif, Regensburg, tu l'avais déjà en tête aussi ? Ou était-ce juste l'objectif de voler plus de 200 kilomètres, que ça devrait être possible aujourd'hui, et ensuite je regarde jusqu'où j'arrive ?

[00:41:25] **Anja Kohlrausch:** Alors, Regensburg était dans la tête ce jour-là, parce qu'avec le vent arrière, c'était tout simplement évident. Il n'y avait que du vent d'ouest-nord-ouest, donc c'était clair que ça allait dans cette direction.

[00:41:33] **Lucian Haas:** Je crois qu'Armin Harig a déjà parcouru 300 kilomètres sur un parcours similaire. Est-ce que ce serait un objectif pour toi ?

[00:41:40] **Anja Kohlrausch:** Bien sûr. Exactement, je pense aussi que c'est possible.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Possible dans le sens où tu dis que tu aimerais aussi le faire, donc que quelqu'un pourrait y arriver, ou que toi aussi tu aimerais bien te lancer un jour ?

[00:41:53] **Anja Kohlrausch:** Oui, exactement, c'est possible pour moi. Même s'il faut toujours un peu de chance en plus. Ce jour-là, il faut simplement réussir à trouver la thermique ici en plaine. Oui, et ensuite, il faut que ça se passe

bien entre les deux. Mais je suis presque sûre que c'est possible.

[00:42:09] **Lucian Haas:** Si d'autres pilotes, ou même des pilotes femmes, viennent vers toi et te disent : « Anja, comment est-ce que tu fais ? Donne-moi un conseil, comment je peux mieux faire de longues distances ici en plaine ? Je vois que tu y arrives toujours si bien. » Qu'est-ce que tu leur recommanderais ? Ou qu'est-ce que tu leur racontes ?

[00:42:29] **Anja Kohlrausch:** Je dirais qu'il faut simplement essayer, essayer, essayer, très souvent. On devient toujours meilleur avec ça, on apprend toujours plus. Je ne pense pas qu'il y ait une recette absolue pour ça. Chaque jour est différent. Et il faut essayer avec joie, encore et encore. Et si ça ne marche pas, c'est aussi très bien.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Donc, ceux qui veulent voler loin, doivent aller voler. C'est à peu près ça.

[00:42:54] **Anja Kohlrausch:** Exactement. Et il faut peut-être aussi le garder un peu en tête. Quand j'ai la chance d'avoir une bonne météo, que je capte la thermique et que je suis là-haut, il faut avoir ça en tête. Hé, peut-être que je peux faire un truc vraiment énorme. Donc aussi essayer les trucs importants.

[00:43:15] **Lucian Haas:** Et quand tu vois des journées où beaucoup de gens décollent, mais que tu vas nettement plus loin que les autres. À quoi ça est-ce dû ?

[00:43:25] **Anja Kohlrausch:** Je pense que j'ai juste eu un peu de chance et choisi une autre trajectoire. Ou alors, je suis passée du premier coup et je n'ai pas eu besoin de deux tentatives en montagne pour trouver de la thermique. Il y a énormément de jours où les autres sont plus loin que moi. Je ne surévaluerais pas du tout ça.

[00:43:44] **Lucian Haas:** Tu es peut-être aussi un peu... réservé, je dirais. Parce que au niveau des résultats, on voit bien que tu es probablement en moyenne... Enfin, d'après ce que je lis, aussi dans les commentaires du XC-Cup, il y en a beaucoup qui disent : « Ah, Anja nous a encore montré comment ça se passe en fait. »

[00:44:00] **Anja Kohlrausch:** Oui, mais les commentaires viennent aussi de ceux qui volent normalement beaucoup plus loin que moi. Je pense que c'est juste une marque de reconnaissance sympathique et mutuelle entre les pilotes. Je crois que tout le monde sait que la chance joue un rôle. Et qu'il ne compte vraiment pas si quelqu'un a volé 10 ou 20 kilomètres de plus en une journée. Et qu'il a peut-être tout aussi bien pris plaisir à voler en thermique au-dessus de la montagne locale ce jour-là. Tout simplement aussi longtemps qu'on en a envie. Je pense qu'il n'y a pas de jugement là-dessus. C'est une compétition de sport de masse décentralisée qui est censée être amusante. Exactement.

[00:44:42] **Lucian Haas:** Est-ce que tu es le genre de personne qui, parfois, se dit juste... « Je vais rester deux heures en l'air, rester bien local et faire des allers-retours sur la crête » ? Ou est-ce que ce genre de truc t'ennuie plutôt ?

[00:44:55] **Anja Kohlrausch:** Non, c'est en fait la règle. Ça représente peut-être 90 % des vols. Et l'autre chose, c'est juste une chance de capter une telle thermique, de pouvoir tenter une distance. Comme la cerise sur le gâteau.

[00:45:13] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que ces 90 % t'apportent ? Pas forcément en termes de distance, du moins pour des vols réussis. Beaucoup de plaisir.

[00:45:23] **Anja Kohlrausch:** Le plaisir, bouger dans les airs, voir des amis.

[00:45:29] **Lucian Haas:** Pour résumer, j'ai encore une question. Tu as déjà accompli tellement de choses dans le monde de l'aviation. Alors, concernant tes succès, que ce soit en deltaplane, en vol plané ou en parapente, as-tu encore de grands objectifs ? Et lesquels ?

[00:45:46] **Anja Kohlrausch:** Beaucoup de belles longues distances en parapente. Si j'en ai l'occasion.

[00:45:51] **Lucian Haas:** Mais qui ne sont pas marquées par un chiffre précis, il faut juste qu'elles soient grandes.

[00:45:58] **Anja Kohlrausch:** Oui, peut-être simplement pour élargir ses propres records, ses propres expériences. Voler encore dans une autre direction où on n'est pas encore allé. Revoler encore un beau triangle. Atterrir à nouveau près de la voiture le soir. Avoir parcouru la forêt d'Odenwald en parapente. Il y a tellement de belles choses qu'on peut encore vivre. En fait, on ne se lasse jamais de voler.

[00:46:23] **Lucian Haas:** Pourquoi la taille, alors, peut-être mesurable en points ou quoi que ce soit, pourquoi est-ce pertinent ?

[00:46:30] **Anja Kohlrausch:** Pour moi, c'est toujours synonyme de voler plus longtemps, donc plus de plaisir. Plus longtemps dans les airs.

[00:46:37] **Lucian Haas:** Je veux dire, on pourrait aussi voler cinq heures de manière relativement locale et se dire : je fais une petite trajectoire en triangle et je la vole cinq fois. Au lieu de choisir la grande distance et d'avoir le même temps en l'air. Et pourtant, je vais probablement avoir des expériences très variées au cours de la journée, parce que la thermique change au fil de la journée, se trouve à d'autres endroits ou autre chose comme ça. Mais malgré tout, c'est le fait de pouvoir dire, à la fin, qu'il y a un gros score, qui pour un tel vol, si on vole quasi localement cinq fois la même boucle, ne donnerait pas un gros score de distance. Est-ce que le chiffre est alors important d'une manière ou d'une autre ?

[00:47:15] **Anja Kohlrausch:** Non, le score n'est pas important du tout à ce moment-là. Non, ce n'est pas important. On fait les petites boucles beaucoup, beaucoup plus souvent. C'est donc pour moi le cas général quand je vole. Je ne reste pas non plus collée à la montagne, je fais plein de petites boucles pendant cinq heures. L'autre chose est simplement plus rare et on n'en a pas souvent l'occasion. C'est pour ça que c'est peut-être important de s'en servir et de saisir la chance.

[00:47:45] Le score est, je pense, secondaire à ce moment-là. Il s'agit de faire un beau vol.

[00:47:51] **Lucian Haas:** C'est quoi, pour toi, le plus grand plaisir quand on vole ?

[00:47:56] **Anja Kohlrausch:** Oui, je pense que c'est d'oublier le quotidien et de simplement passer d'un nuage à l'autre, ou parfois juste passer une heure à contempler le monde d'en haut depuis la montagne voisine.

[00:48:09] C'est en fait une bonne question. Je ne pourrais même pas le nommer.

[00:48:14] Voler en soi est beau.

[00:48:17] **Lucian Haas:** Alors, on va laisser ça comme question ouverte à la fin. Ne pas pouvoir le nommer précisément, mais prendre son envol et voler de nuage en nuage. Anja, merci beaucoup. Merci pour tes beaux récits sur tes vols réussis, pas seulement des tentatives, mais de vrais super vols que tu as déjà faits en deltaplane, en vol à voile et en parapente. Je te souhaite encore beaucoup d'autres beaux vols. Puisses-tu aussi être à nouveau tout en tête au XC-Cup cette année et y soumettre tes super longues distances depuis l'Odenwald ? Je vais maintenant, en tout cas, y jeter un œil plus attentivement, parce qu'après avoir regardé tes vols, j'ai déjà vu que, Oh ! C'est vraiment passionnant de voir comment tu fais ça. Merci à toi.

[00:49:01] **Anja Kohlrausch:** Merci beaucoup.

[00:49:08] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 132 de Podz-Glitz avec Anja Kohlrausch. Vous trouverez les notes de cet épisode avec quelques liens complémentaires sur le blog de parapente Lu-Glitz. Si vous voulez écouter plus d'épisodes comme celui-ci, vous pouvez non seulement vous abonner à Podz-Glitz sur votre Podcatcher préféré. Vous pouvez aussi soutenir financièrement mon travail en tant que contributeur. Combien donner ? Vous êtes totalement libre de choisir. À noter qu'une contribution fréquente se situe à 60 euros par an, soit environ 5 euros par mois. Mais peu importe ce que vous donnez, chaque montant contribue à ce que Podz-Glitz et Lu-Glitz puissent continuer à être exploités et développés au service de la scène du parapente à l'avenir. Je vous en remercie.

[00:49:54] Toutes les informations sur la manière dont votre contribution me parvient se trouvent sur le site de mon blog de parapente www.Lu-Glitz.blogspot.com. Vous y trouverez la rubrique Soutenir. Lu-Glitz s'écrit L-U-G-L-I-D-Z. À la prochaine. Ne tombez pas du ciel. Ciao.